

# CAHIERS D'ARTS ET TRADITIONS RURALES

ISSN 0769-0177

10  
1997



Champ de conduite de compagnon charpentier. Œuvre de Leclair, Bordeaux, circa 1825.

a midi les compagnons qui travaillaient au pont sont venus sur le chantier pour faire la farandolle avec un tambour ils étoient tous armés portant avec eux un drapeau rouge puis s'étant avancés de gigue ils ont donné le signal à la populace de Savanier ce qu'ils ont effectivement fait et en sont venus aux coups de fusils.

# LES GRANDS AXES DE COMMUNICATION DANS L'HERAULT

par

Paul MARRES, J. THEROND et F. de DARTEIN

Il faut remonter à 150 ans pour trouver dans le département matière à satisfaire à la requête ministérielle à moins de se borner à traiter d'ouvrages plus ou moins anciens sans caractère exceptionnel comme il en existe tant dans tout notre pays. Mais l'Hérault détient le privilège de posséder en presque parfait état d'entretien le pont qui a la réputation d'être le plus beau de ceux construits en France au XVIIIème siècle, pourtant si riche d'admirables oeuvres architecturales. Sa construction a été précédée de sa réalisation en modèle réduit toujours debout et toujours utilisée. L'un comme l'autre peuvent être vus et photographiés dans leur perfection de l'art classique(1).

Tous les deux et l'un par l'autre témoignent de l'ampleur de vue de la naissante Administration des Ponts et Chaussées qui avait à ses directions à Paris comme dans notre Province des hommes aussi grands par leur talent que par leur intelligence, à la fois Architectes de classe hors série qu'Ingénieurs pleins de sagesse puisqu'ils recourraient à l'expérimentation sur modèle réduit. Ils sont, à ma connaissance, les précurseurs des plus éminents ingénieurs de notre temps qui soumettent au laboratoire le fruit de leurs réflexions et de leurs calculs avant de passer à la réalisation.

Mais cette oeuvre fut encore une oeuvre collective : celle d'un peuple tout entier, plus précisément du peuple languedocien. Les plus riches parmi celui-ci financèrent selon leurs moyens cette construction comme les députés aux Etats du Languedoc et ensuite leurs successeurs exigèrent, contre les vents et contre les marées de l'Histoire, l'exécution intégrale des engagements pris par le premier entrepreneur. Ses successifs confrères se ruinèrent à la tâche, non par impéritie, non pas tromperie dévoilée, mais du fait des temps très troublés de cette époque dont les rigueurs n'étaient pas tempérées par une parcelle de compréhension des Etats (ou de l'Administration).

L'exposé qui suit est divisé en deux parties principales :

- I. Les grands axes de communication dans le Bas-Languedoc - Hérault.
- II. Le pont de Gignac sur l'Hérault (1774-1810)

complétées par une conclusion et une Annexe due au directeur de l'Institut de Géographie de la Faculté des Lettres de Montpellier : M. le Professeur Marres, consacrée à "La Création de routes nouvelles au XVIIIème siècle en Languedoc"..

Que l'on excuse certaines évocations et le ton parfois passionné de ce qui suivra. Toutes les routes de mon pays comme le pont de Gignac n'ont pas été construites sans passion, bonne ou mauvaise. Rendre à une oeuvre matérielle la part affective qui a présidé à son élaboration et à son exécution, c'est la restituer plus humaine et plus vivante.

## **I- LES GRANDS AXES DE COMMUNICATION DANS LE BAS-LANUEDOC - HERAULT.**

- A - Le plus ancien est certainement la voie littorale, faisant communiquer l'Espagne à l'Italie et parcouru en 218 avant J.C. par Hannibal et son armée de 100 000 hommes ses 39 éléphants et ses équipages à la vitesse de 37 km par 24 heures. Son passage a été constaté dans le site préhistorique d'Ensérune à moins de 10 km de Béziers.

La voie domitienne construite en 120 avant J.C. ne fut qu'un aménagement et qu'une rectification de celle suivie par le général carthaginois. Cette dernière comportait forcément des ponts en bois ou en maçonnerie, notamment à Lunel sur le Vidourle, à la limite du Gard et de l'Hérault. De ces anciens ouvrages, il n'en subsiste aucun dans le département.

Sur la carte Michelin on remarque que l'actuelle R.N. 113 suit approximativement la voie domitienne.

- B - Du 12° au 14° siècle furent créés les "cami-roumi" : les chemins de pèlerins à l'usage de la piétaille qui se rendait en pèlerinage à Saint Jacques de Compostelle, à St Guilhem-le-Désert (Hérault) ou à Rome. "Roumi" vient de "roumiou" qui a donné le patronyme languedocien de "Romieu" et le surnom français de "Romée" que portait la mère de Jeanne d'Arc qui s'était rendue en pèlerinage à Rome. Son correspondant en français est donc bien "pèlerin". De cette période subsiste le Pont des Pèlerins (12° siècle) sur l'Hérault à St Etienne d'Issensac à 40 kms au Nord de Montpellier. (Photographies I, II, III et IV.)

Ce pont est situé sur l'actuel chemin départemental n° 1, un des plus anciens du département puisque dans sa partie orientale, il franchit l'impétueux Vidourle sur le pont romain de Sommières (Gard) toujours utilisé. Le chemin départemental 1 se déroule d'Est en Ouest au bas de la Séranne, rempart oriental du Larzac, bastion avancé du Massif Central. Il est en retrait du littoral, rendu dangereux à l'époque par les incursions sarrasines. Il faisait communiquer la montagne à la plaine et ensuite vers l'Est par Beaucaire (Gard) vers l'Italie et Rome.

Ces chemins constituaient des voies de spiritualité en même temps qu'ils conféraient aux régions traversées une certaine importance économique.

Techniquement ils sont des chemins à piétons, sans grands aménagements presque des chemins muletiers, avec de fortes pentes malgré des améliorations assez récentes. Ces fortes déclivités sont encore très sensibles sur les deux rives de l'Hérault à St Etienne d'Issensac.

Il sera question d'un autre pont du Moyen-Age celui dit du Diable sur l'Hérault à St Guilhem-le-Désert dont il est question dans la II° partie de cet exposé. Sa photographie porte le n° V.

- C - Dans la 2° moitié du 17° siècle, on construisit tout autour des Cévennes des routes stratégiques dominant plaines et vallées pour lutter contre les Huguenots. En effet, à la Révocation de l'Edit de Nantes (1685) ; Frédéric-Guillaume appela en Prusse les Huguenots français par l'Edit de Potsdam, rédigé en français et

largement diffusé dans tout le royaume. Il provoqua le départ d'une élite languedocienne cultivée ou industrielle, dans le commerce ou dans l'artisanat, de bourgeois, de nobles, notamment nos gentilhommes verriers. Leurs descendants figuraient en nombre dans l'Annuaire des Téléphones 1939 de Berlin, sous les noms de : von LEROI, von LEFORT, etc... Ils arrivèrent 20 000 et devinrent aussitôt 20 000 "Prussiens nés Français", édifièrent leur Temple (français) aux registres paroissiaux, rédigés en français et créèrent de toute pièce les prospérités de cet Etat.

De leur arrivée date l'essor, le développement économique et intellectuel et la richesse d'abord de Berlin et puis de toute la province de Brandebourg la plus pauvre de toutes les Allemagnes, sans fabriques, sans industries avec un sol sablonneux d'aspect cendreau, qui a valu son nom à ce "land".

Mais tous les Réformés ne répondirent pas à cet appel. Nos paysans de moindre valeur personnelle et mieux protégés que leurs correligionnaires citadins par leur montagnes aux communications très malaisées, par l'absence de bonnes routes, continuèrent à vivre et à pratiquer leur foi au grand dépit du Grand Roi qui manda ses dragons pour réduire cette opposition religieuse.

Auparavant, il avait fallu construire deux routes principales toutes deux partant d'Alès (Gard) : l'une vers Florac et Mende au N.O., l'autre vers Langogne et le Puy au Nord. Mais il y en eut au total 22 autour des Cévennes. Bien que ces chemins soient situés en majeure partie dans le Gard et le complément en Lozère on rappelle leur création par crainte d'un oubli de nos collègues de ces départements, en hommage à ces persécutés qui furent les authentiques "Premiers Résistants de France". Ceux qui ensuite s'opposèrent au nazisme ne furent que les "Seconds" et leurs fils spirituels. Ils sont des chemins de corniche. L'un d'eux est d'ailleurs désigné sur la carte Michelin sous le nom de "Corniche des Cévennes". De nos jours on les appellerait les "Chemins de la Honte".

La guerre des Camisards (1702-1704) désormais possible grâce à ce nouveau réseau routier, fut atroce de part et d'autre avec plus de crimes du côté des vainqueurs que de celui des vaincus, du plus fort que du plus faible car la haine et la peur étaient également vives des deux côtés.

Un ancêtre maternel enlevé par les Camisards, venus de Sommières, fut abandonné vivant par eux contre un talus de l'actuel chemin départemental 120 E à son débouché sur le chemin départemental n° 1, tant il avait mal au ventre. Sans nul doute nos ancêtres paternels participèrent dans leur village à l'une des quatre grandes batailles qui s'y déroulèrent opposant Huguenots et Catholiques au cours de cette guerre. En Languedoc, le Protestant est appelé "déganaou" (prononcer : déganaou) "celui qui dit non" et dans mon enfance on disait qu'il gardait la gorge noire du fait de son habitude de mentir.

Les soldats du roi couchaient chez l'occupé et avaient le droit d'abuser des femmes et des vierges huguenotes. Ils leur tondaient les cheveux qui servaient à confectionner les perruques que portaient les hommes tant à la Ville qu'à la Cour. Une réglementation à cet effet avait d'ailleurs été antérieurement prise par Colbert qui la rédigea lui-même. Dans le Languedoc qui recouvrait plusieurs de nos départements actuels 405 villages furent rasés par les soldats. On autorisa toutefois les victimes à emporter les portes et les fenêtres de leur habitation.

Cette guerre odieuse fut généralement ignorée partout où elle n'eut pas lieu et l'on ne connaît qu'un seul désaveu de la Révocation : celui du duc de Saint-Simon dans ses Mémoires qui ne furent publiés qu'en 1832, si ma mémoire est bien fidèle, alors que sous ce même roi la profanation par ses soldats des sépultures des

religieuses de Port-Royal et la dispersion de leurs cendres provoquèrent le scandale horrifié des paysans de l'endroit.

Ce rappel historique à propos de ces routes ne peut qu'intéresser les Allemands et particulièrement les descendants de nos compatriotes tant persécutés. Cette évocation est un motif avouable de communion entre Allemands et Français, entre les descendants de ceux qui ont combattu pour "la liberté de conscience" et ceux qui ont combattu pour "la liberté de tous", celle des Allemands en même temps que celle des Français, pour la résurrection de l'Allemagne de Goethe et d'Einstein, de ses penseurs, de ses philosophes et ses compositeurs du 19<sup>e</sup> siècle et pour la dignité de vie de son peuple inventif et travailleur qui s'est abandonné à un moment de son histoire à un viol de conscience collectif monstrueux.

- D - La deuxième moitié du 18<sup>e</sup> siècle constitua l'âge d'or de la construction routière de notre Province, en vue de son meilleur équipement économique selon un plan qui ne fut parachevé que sous Napoléon III.

L'actuelle RN 113 bénéficia de l'ampleur de vue des grands voyers du 18<sup>e</sup> siècle. Sous leurs ordres furent édifiés :

- la levée de Mèze - (305 ml et 24 arches)
- la levée de Montagnac (1360 ml et 81 arches) dans la plaine de l'Hérault.

La route de Montpellier à Sète de la R.N. 108 (25 km) est leur oeuvre comme l'exécution de dizaines de ponts tous très beaux.

Ces nouvelles routes avaient jusqu'à 20 m. de largeur, le plus grand nombre 12 m. Elles étaient pavées sur les bas-côtés. Leur entretien coûtait 5 millions de livres par an, sans compter les corvées gratuites, supprimées à la Révolution. En 1788, le voyageur anglais Arthur Young, décrivait des routes du Languedoc : "Ces routes sont superbes jusqu'à la folie".

La II<sup>e</sup> partie de cet exposé reproduit in extenso l'étude de F. de Dartein sur le pont de Gignac, construit dans le cadre de ce programme et on trouvera ensuite la communication de M. le Professeur MARRES à l'Institut d'Etudes Occitanes sur la création de ces routes du 18<sup>e</sup> siècle.

\*  
\*   \*  
\*

Mais cette présentation serait incomplète si l'on ne citait pas au moins deux autres moyens de communication dans le département.

Dès 1833, il fut question de relier par le rail Sète à Montpellier. Un banquier montpellierain en prit l'initiative, les capitaux locaux ne manquaient pas si l'esprit d'entreprise et l'enthousiasme pour cette innovation se révélèrent vite défaillants chez l'indigène. Finalement cette réalisation fut menée à bon terme par une Société parisienne commanditée par le grand capital international qui avait à sa tête le Prince de Mecklembourg. La direction de sa construction revint à un ingénieur anglais. La ligne fut inaugurée le 9 avril 1839. Son exploitation échappait totalement aux hommes d'affaires locaux. Le raccordement avec Nîmes vint en 1852 sous la direction de l'équipe nîmoise dirigée par un constructeur d'envergure le polytechnicien saint-simonien Paulin Talabot qui finit sa carrière de cheminot comme directeur du P.L.M.

Le raccordement de Sète à Toulouse fut, de 1833 à 1858, l'oeuvre du groupe toulousain Pereire, concurrent de celui de Talabot.  
1864 réalisation du Montpellier-Paulhan-Agde-Lodève

1871 achèvement du Béziers-Tournemire : ces 2 lignes par le groupe Pereire.

Quelques millésimes encore :

1874, le rail atteint Millau (Aveyron),

1872, Marvejols (Lozère)

1889, Neussargues (Cantal).

Une 2<sup>e</sup> période de construction ferroviaire lui succéda seulement après 1880, en pleine crise phylloxérique, dans le cadre du grand programme de Freycinet : celui du réseau d'intérêt local qui s'étendit dans le temps jusqu'après 1920 et à la réalisation duquel les fonctionnaires des Ponts et Chaussées furent étroitement associés.

Ces structures ferroviaires sont restées inchangées jusqu'à l'avènement de l'automobile.

- E - Pour terminer ce tour d'horizon, il faut citer le canal du Midi de Toulouse à Sète créé dans la 2<sup>e</sup> partie du 17<sup>e</sup> siècle par le Biterrois Riquet qui engagea par moment sa fortune à cette entreprise et le canal du Rhône à Sète construit tout au long du 18<sup>e</sup> siècle et réaménagé par voie de concession à 3 entreprises, au 19<sup>e</sup> siècle.

L'un comme l'autre sont insuffisants actuellement. Le canal du Midi avec sa péniche de 160 T et 1,60 m d'enfoncement maximum, réduit à 1,00 m en période d'étiage comme le canal du Rhône prévu pour la péniche de 450 T et 1,80 m de calasion. Le premier, en est donc resté à la péniche de Louis XIV.

L'un comme l'autre ont peu évolué depuis leur création par suite de la concurrence que leur fit la Cie du PO Midi, pratiquant des tarifs de dumping pour enlever le fret à ces canaux : l'Etat assumant les frais d'entretien de ces voies de moins en moins utilisées en même temps qu'il "épongeait" le déficit chronique des chemins de fer.

L'ouvrage le plus remarquable du canal du Midi est certainement la sextuple écluse de Fonserrannes à Béziers. Il constitue un majestueux escalier d'eau à six marches dans le pur style architectural du Grand siècle.

Mais certainement que la même enquête a été ouverte tant auprès de la S.N.C.F. que du service du Canal du Midi.

J. Thérond

#### NOTES

- (1) Ce texte composite comprend des pages originales de + J. Thérond (I, ici p. p. et III, p. ), la reproduction de l'étude de F. de Dartein (Etudes sur les ponts en pierre remarquables par leur décoration antérieurs au XIX<sup>e</sup> siècle, III, Ponts français du XVIII<sup>e</sup> siècle, Languedoc, Paris, 1908, p. 125 et suivantes (II, ici p. ) et d'une étude de Paul Marres (IV, ici p. ) qui a été publiée dans les Annales de l'Institut d'Etudes Occitanes, 4<sup>e</sup>me série, 2, automne 1966, p. 179-186). L'ensemble avait été préparé pour l'Exposition Internationale des Transports et des Communications de Munich 1965 - et nous a été cédé par le Professeur Paul Marres.