

### François Fabre, constructeur du pont du Port-de-la-Besse

Jeanne Benoit (1903-2003), celle que nous appelions le plus souvent Mamie ou Grand Mamie, nous avait raconté l'histoire du pont de Port-de-la-Besse où elle se souvenait avoir passé, dans son enfance en compagnie de ses deux sœurs et de ses parents, de douces après-midi au bord du Viaur près de l'auberge qui appartenait à des membres de sa famille maternelle. Des photos plus récentes des années 1930 attestaient de visites, lors de vacances depuis Paris, sur ce site à la frontière des départements de l'Aveyron et du Tarn : un pont de maçonnerie d'environ cinquante mètres de long permettait de relier les deux rives sur la route entre Carmaux et le Ségala, La Salvetat-Peyralès puis Rieupeyroux et Baraqueville. Grand Mamie nous parlait d'un bac et d'un péage que le pont avait avantageusement remplacé, construit vraisemblablement par un membre de la famille mais ces souvenirs n'étaient pas ceux qui avaient été les plus partagés et racontés, contrairement à d'autres évoqués devant la caméra et par écrit par Jeanne Benoit et son mari Marcel Changeux peu avant leur soixantième anniversaire de mariage à la fin des années 1980. Au début des années 2000, profitant de vacances dans la région et mis en haleine par une histoire à la fois proche de part les liens familiaux et les souvenirs partagés ; et lointaine car elle remontait sûrement à la moitié du dix-neuvième siècle, Hélène, Yves et moi-même avions rendu visite au couple tenant depuis peu l'auberge, imposante et solide bâtisse perdue sur une route qui ne comptait à vrai dire plus guère de passages. Ces personnes nous avaient parlé effectivement de sœurs auxquelles aurait appartenu l'hôtel-restaurant, sans doute apparentées à ce Fabre, constructeur restant pour l'heure énigmatique. Ils avaient entrepris quelques recherches mais n'en savaient pas beaucoup plus, le constructeur devait venir de l'autre bout du département de l'Aveyron, du côté de Cornus, près de Millau et de Saint-Affrique. Le café bu et quelques cordialités échangées, nous repartions à la fois frustrés et plein d'espoirs de combler un jour les creux de la mémoire familiale, de découvrir les parcelles d'une micro-histoire a priori impossible à reconstituer, celle de ce petit bout de terre aveyronnaise au charme romantique et au calme sans pareils.

De retour dans la région, à l'été 2007, à quelques vingt kilomètres du Port-de-la-Besse, la tentation d'en savoir plus devenait quasi irrésistible, d'autant que Grand Mamie, gardienne de la mémoire familiale, ne pourrait plus désormais nous relier à ce tournant des dix-neuvième et vingtième siècles qui avait vu tant de changements engagés. Ironie du sort, le pont ne servait plus tellement depuis six mois que la route avait été emportée, un peu plus haut, côté aveyronnais, par un important éboulement. Pourtant, une visite à Rodez aux archives départementales de l'Aveyron et à la Mairie de La Salvetat Peyralès puis quelques échanges avec Monsieur Cappeau, patron de l'auberge et un de ses clients habitant la région, allaient nous en apprendre bien plus.

#### Le projet de pont sur le Viaur de 1789 à 1857

Monsieur Cappeau se trouve fort intéressé par notre démarche, avide de renseignements sur ce pont qui donne son identité à son hôtel-restaurant et participe au cachet et à l'originalité du site. Il nous explique qu'il a racheté l'auberge à une certaine Madame Paramelle qui la tenait elle-même de Jean Delès apparenté aux Fabre constructeurs du pont. Il a rencontré, avant sa mort à l'âge de 92 ans à la Salvetat Peyralès, une certaine Madame Delès qui lui a transmis une part de la mémoire du lieu. Sur le menu du restaurant, l'histoire du pont est exposée et commence à 1789 quand la communauté de Mirandol, le diocèse d'Albi côté Tarn, les communautés de la Salvetat, de Tayrac, de Bosc-Cadoules et de Blauzac côté Aveyron (le diocèse de Rodez d'alors) réclament un pont sur le Viaur, à proximité du confluent du Lézert (cf. carte). Depuis la chute des ponts de Mirandol et des infournats vers 1780, il n'existe aucun pont depuis le vieux pont de Cirou jusqu'à Laguépie, commune située plus à l'est entre Cordes-sur-Ciel et Villefranche-de-Rouergue. Le lieu est pourtant très fréquenté au point que des barques assurent la traversée au moyen de câbles et de poulies. Le client présent dans la salle du café, habitant du Tarn tout proche, nous précise d'ailleurs que le véritable nom du lieu n'est pas le Port-de-la-Besse (le hameau de La Besse est situé bien au-dessus des gorges du Viaur) mais le Port de la Cadenne, nom désignant la chaîne en occitan et référant directement à ce bac tracté tant bien que mal par des chaînes. La traversée est rendue dangereuse par les nombreuses crues de la rivière. Le site internet de la commune de la Salvetat mentionne un accident le 16 octobre 1788. Sept ou huit marchands menaient 4 à 500 génisses achetées à la foire de Cézens près de Saint Flour et voulaient les vendre à la foire d'Albi le 18 suivant. Mais ils trouvent le Viaur en crue. S'ils ne passent pas ce soir là, ils ne pourront arriver à temps à Albi. Ils insistent et les bateliers tentent la traversée. Au quatrième passage, la barque chavire, le batelier et un marchand se noient. L'augmentation des échanges au cours du dix-neuvième siècle rend encore plus nécessaire la construction d'un pont solide. Le viaduc du Viaur, pont métallique suspendu, n'existe pas encore entre Albi et Rodez, il ne sera construit qu'au début du vingtième siècle. Pour l'heure, c'est l'axe Albi Decazeville, par Rieupeyroux ou Baraqueville qui semble le plus fréquenté. Il permet d'une part au Rouergue d'exporter au sud du bétail (génisses, bœufs, vaches, ânes et mulets) et des toiles et fils de chanvre, d'autre part à l'Albigeois de faire parvenir au Nord vin de Gaillac, blé, charbon, légumes et plans d'Arthès, chaux de Blaye près de Carmaux. La communication est d'autant plus cruciale que le Ségala commence à sortir tant bien que mal de la pauvreté et du sous-développement par l'utilisation de la chaux pour amender les terres pauvres et augmenter les rendements agricoles, désenclavement qui se poursuivra de façon spectaculaire avec le chemin de fer dans les années 1860 mais surtout après 1880 et jusqu'en 1914. Le développement des mines de Carmaux (on commence à creuser les premiers puits dès 1833) ne tardera pas à générer un important flux de déplacements par l'appel à la main-d'oeuvre ouvrière. Ainsi, le chemin de Gaillac au Port-de-la-Besse est-il classé chemin de grande communication n°3 dès 1837 par le département du Tarn. Celui de Decazeville au Port-de-la-Besse, chemin de grande communication n°6 côté Aveyron, passant par Rieupeyroux, est achevé et l'ensemble est parfaitement carrossable dès 1861. Ne reste alors que le pont pour joindre les deux rives et les deux départements et bassins d'activité et de peuplement.

La visite aux archives de l'Aveyron nous conduit à consulter les actes d'état-civil, pratique classique du généalogiste familial, mais aussi la série S consacrée aux travaux publics et transports. Dans les premières, nous ne tardons pas à retrouver l'acte de mariage des parents de Grand Mamie, Berthe Fabre et Jean-Baptiste Benoit, en mairie de la Salvetat Peyralès en 1897. Le père de la mariée n'est autre que François Fabre, propriétaire résidant à Tournemire, commune de La Salvetat, le fameux constructeur du pont dont nous recherchions la trace. Il s'agit donc du grand-père de notre aïeule, marié à une certaine Marie-Geneviève Alric, qui célèbre les noces de sa fille à Jean-Baptiste Benoit alors instituteur adjoint à St Cyprien (au nord du département sur la route de Conques) lui-même fils de Jean-Baptiste cultivateur et maçon à Calmont. Berthe s'appelle Ebelthe Marie Jeanne, tout comme sur son acte de naissance du 2 novembre 1873 à la Salvetat, sans doute une forme ancienne de Berthe, prénom sous lequel elle se fera appeler jusqu'à sa mort en 1961. Dans les archives administratives de la série S, c'est un gros dossier de quinze centimètres d'épaisseur qui nous attend et qui est constitué de diverses correspondances et plans concernant le pont du Port-de-la-Besse de 1851 à 1889. Il s'agit en fait de la correspondance entre l'agent-voyer de l'arrondissement d'Albi et celui de Rodez, de divers plans, affiches et décrets. La situation du pont à cheval sur la frontière entre les deux départements a donné lieu à une importante correspondance constituée d'avis, de négociations entre les deux administrations

préfecturales dont la collaboration n'était pas acquise d'avance. Il semble que la préfecture du Tarn ait été motrice dans ce projet, l'agent voyer de Rodez se faisant, au fil des pages du dossier, parfois tirer l'oreille pour sa lenteur à répondre aux courriers de son homologue du Tarn. Les archives départementales du Tarn renferment sans doute de nombreuses pièces mais nous n'avons pu, pour l'instant, le vérifier. L'essentiel du dossier aveyronnais concerne non seulement la construction mais surtout, comme nous le verrons plus loin et comme l'indique le titre donné lors du classement aux archives, la question du rachat du péage octroyé au constructeur et concessionnaire. Dans plusieurs courriers des 7 avril et 27 mai 1857, deux plans sur calque (très bien conservés), détaillent l'avant-projet d'un pont à une voie qui serait établi "à la place du bac actuel", sur une longueur de 58 mètres avec 5 arches de dix mètres d'ouverture et 4 piles de deux mètres. La largeur du pont mesurée entre deux têtes serait de quatre mètres. Le coût total est alors évalué à 15 000 francs. L'agent-voyer d'Albi indique que le département du Tarn prévoit un prélèvement annuel de 7 500 francs sur 1857, 1858 et 1859. Il s'agit en fait du montant total du prélèvement correspondant à la moitié du coût prévu, le restant revenant au département de l'Aveyron. Mais l'agent voyer en chef précise "qu'il serait bon, pour ménager les finances des communes, de provoquer des souscriptions de la part des propriétaires les plus intéressés."

### Une adjudication sans suite

Avant de tourner plus avant les pages du dossier de la série S pour découvrir quel a pu être le rôle de François Fabre, glâner peut-être quelques détails sur la vie de cet aïeul, il est nécessaire de s'arrêter au cœur du projet de construction lorsque, des prémises encore vagues de 1857, il se concrétise vraiment à partir de 1861. Une immense affiche imprimée est pliée dans le dossier, soit environ 110 cm de haut sur 65 centimètres de large, détaillant "l'adjudication des travaux pour la construction d'un pont en maçonnerie sur la rivière du Viaur". C'est l'équivalent de ce que l'on nomme aujourd'hui un appel d'offre, des entrepreneurs devant être mis en concurrence pour la construction. La particularité est ici que le pont sera construit "moyennant la concession d'un péage et diverses subventions". En quatre ans, le montant semble avoir été largement réévalué puisque 28 000 francs seront versés au constructeur. Mais cette somme correspond en fait à ce qui était prévu par les agents préfectoraux au départ, puisque L'Etat, sur les fonds du trésor, contribue pour 13 000 francs, par deux versements à l'entrepreneur, le premier quand les travaux seront exécutés à moitié, le second à la réception définitive de l'ouvrage. Le restant, la somme de 15 000 francs, sera fournie à parité par les départements du Tarn et de l'Aveyron, versée en trois annuités : la première quand les travaux de fondation seront commencés. La seconde l'année d'après, la dernière l'année d'après encore. L'affaire est ainsi sérieusement et très officiellement lancée, le décret étant signé au Palais de Fontainebleau par Napoléon III et son Ministre secrétaire d'Etat au département de l'Intérieur, F. De Pressigny. Le cahier des charges est, quant à lui, signé de Bousquet, agent voyer de l'arrondissement d'Albi et de C. Maurel, agent voyer en chef d'Albi, vu et approuvé par Remacle, préfet du Tarn, un signe évident du rôle moteur de ce département par rapport à celui de l'Aveyron apparemment moins convaincu de l'utilité du pont. Les démarches à effectuer par les candidats à un tel chantier ne s'adressent pas, d'évidence, à un simple maçon, mais à un entrepreneur aguerri capable de réaliser des travaux importants, nécessitant l'embauche d'ouvriers, de s'adapter aux contraintes hydrographiques et de faire reposer les piliers sur des fondations solides dans une rivière aux crues fréquentes. Le candidat à la concession est obligé également d'apporter des garanties à l'administration puisqu'il est exigé "pour être admis à soumissionner (d') avoir versé, soit à Paris soit dans la caisse des dépôts et consignations, soit dans le département du lieu de l'adjudication, une somme de 2 500 francs en numéraires ou en rentes calculées au pair de création". Il faut remettre en préfecture "un récépissé de Monsieur le Receveur général du département ou une promesse valable de cautionnement". Dans le cahier des charges, il est précisé à l'article 7, que "l'adjudicataire sera soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration, tant sur l'exécution et l'entretien des ouvrages que pour les autres clauses...", soumis également à l'"obligation d'élire domicile dans le département". L'article 5 précise encore que "l'adjudicataire sera tenu d'établir à ses frais et sans délai un passage provisoire à l'aide d'un bac ou de bateaux en nombre suffisant, dans tous les cas où la circulation sur le pont serait interdite pour cause de travaux ou de réparation ou d'entretien ou même de reconstruction." Il faut soumettre un dossier à une administration relativement pointilleuse, sans doute plus qu'une clientèle de proximité faisant construire grange ou maison à un maçon de l'époque. Les candidats devront se rendre en préfecture d'Albi le 26 octobre 1861, reçus par deux conseillers généraux, une commission composée notamment de l'agent voyer et du préfet. Leur soumission sera remise sous pli cacheté, la durée maximale du droit à péage ayant été fixée au préalable par la commission. Le respect de cet ensemble de contraintes est bien sûr compensé par la possibilité de tirer un revenu régulier de ce droit à péage attribué au constructeur du pont qui en devient le concessionnaire. Encore faut-il mobiliser personnel ou famille pour assurer ce péage quotidien aux entrées du pont. L'adjudication est prévue comme devant être attribuée au profit "de celui des concurrents qui fera le plus fort rabais sur la durée du péage". A l'expiration de la période de concession, "le pont et ses abords, mis en bon état aux frais du concessionnaire, seront réunis à la voie de communication", c'est-à-dire remis dans le domaine public, la traversée devenant gratuite.

Malgré toutes ces précisions et cet encadrement précis du chantier marquant l'engagement des pouvoirs publics, aucune enchère ne semble avoir finalement abouti près de deux ans après l'adjudication. Un courrier postérieur, datant de février 1883 et résumant les étapes de construction évoque deux premières adjudications sans résultat. Comment expliquer cet échec ? Est-ce la complexité des démarches à assurer, la contrainte d'un chantier qui implique élection de domicile, concession du péage à des maçons membres d'une profession par définition mobile ? Est-ce le prix offert qui serait peu attractif, ou bien la difficulté ou la spécificité de la construction d'un pont par rapport à d'autres ouvrages ? D'autant que les ponts traditionnels en maçonnerie commencent, en cette période, à être remplacés par les ponts suspendus modernes en structure métallique. Toutes ces raisons possibles ne sont guère vérifiables. Les documents de la série S des archives nous mènent en fait sur la piste de causes beaucoup plus conjoncturelles qui éclairent aussi d'un autre jour la période charnière dans laquelle se situent ces adjudications du point de vue du développement des moyens de communication. L'agent voyer en chef de Rodez fait part en effet, dans un courrier du 29 avril 1863, de difficultés à faire réaliser les travaux car les chantiers du chemin de fer impliquent des frais importants (il parle notamment des salaires), il parle aussi de durées fixées trop longues. Il demande une rallonge du financement qui offrirait 34 000 francs pour la construction du pont sans que la concession du péage ne puisse excéder 35 ans. La réponse signée de Napoléon III et émanant en fait du Ministère de l'Intérieur, le 3 octobre 1863, fixe finalement cette somme à 33 000 francs et la durée à 25 ans.

Trois commentaires peuvent être portés sur ces précisions apparemment anodines de l'administration préfectorale. Le premier concerne bien sûr cette arrivée des chemins de fer un peu partout en France dans les années 1850 et surtout 1860. L'établissement du réseau ferré est un grand chantier et priorité du second empire. Dans cette concurrence entre route et rail, le pont ne fait peut-être plus partie des priorités comme jadis et la nécessité de sa construction ne se fait plus autant sentir avec le développement de voies parallèles et plus rapides par le rail, ces lignes de chemin de fer qui contribueront beaucoup plus fortement et rapidement au désenclavement et à l'essor des cantons ruraux de l'Aveyron et du Tarn que les chemins de grande circulation. Les points nodaux de circulation et les bassins de peuplement se déplaceront avec l'arrivée des trains, Baraqueville par exemple se développant progressivement. Cependant, la construction du pont du Port-de-la-Besse reste cruciale car la ligne d'Albi à Carmaux est ouverte certes dès 1858, celle de Castres à Albi en 1869 mais l'axe Albi-Rodez ne sera desservi qu'en 1902 avec l'édification de l'immense viaduc métallique du Viaur plus à l'Est. Le second point concerne donc le financement public de telles infrastructures. Les crédits alloués au développement du rail s'avèrent si importants que le prix proposé pour le pont sur le Viaur ne peut s'avérer très attractif. Une loi du 12 juillet 1865 sur les lignes secondaires prévoit un transfert de compétence de l'Etat vers les départements pour leur construction. Certains préfets, comme dans le Bas-Rhin par exemple, l'ont déjà anticipée en effectuant à la construction des lignes secondaires de chemin de fer des crédits prévus pour les chemins vicinaux. Le péage, depuis les débuts en 1857 mais plus encore en 1863, n'est qu'un prétexte pour réduire la participation de l'Etat et des départements et transférer le coût réel sur la durée et sur les usagers du pont. Il constitue un mode de financement encore assez répandu à l'époque et les concessions pouvaient s'avérer fort lucratives. Troisième commentaire enfin, on peut interpréter les remarques de l'agent

voyer du point de vue des entrepreneurs eux-mêmes : ils se trouvent fort occupés par les chantiers de chemin de fer (terrassements, ouvrages sous les voies, construction de gares) et ne sont donc pas enclins à se précipiter sur un chantier contraignant impliquant la concession d'un péage, dont la rentabilité pourrait s'avérer moins immédiate et évidente que les nombreuses autres propositions à l'époque du second empire. Il n'est pas sûr d'ailleurs que François Fabre et les entrepreneurs suivant les chantiers du chemin de fer se soient positionnés sur les mêmes marchés. Les lignes étaient confiées à des compagnies, telle la Compagnie du Midi ou le PLM qui faisaient appel à des partenaires non nécessairement locaux. La réalisation de ponts pour la communication locale relevaient peut-être plus de relations avec l'administration préfectorale locale et de l'initiative des communes intéressées.

A la lecture des archives, on peut encore se hasarder à commenter les lenteurs administratives et les complications d'un projet qui pâtit de sa situation frontalière entre deux départements. Au fil des pages du dossier, on gagne en effet la conviction que l'engagement des différentes parties n'est pas forcément aussi fort. Les communes de l'Aveyron directement concernées ne semblent pas forcément se mobiliser autant que celles du département du Tarn, plus avancé dans le développement économique il est vrai avec les mines de Carmaux et la proximité d'Albi, la préfecture, à seulement quarante kilomètres du futur pont. La situation frontalière du Viaur ne facilite donc pas l'avancée du projet tant les rivalités entre départements et administrations préfectorales peuvent être alimentées par un tel projet, à tel point que les habitants du canton de la Salvétat Peyralès que nous avons rencontrés, sourient encore, à l'heure actuelle, de cette sempiternelle rivalité entre Tarn et Aveyron et des disfonctionnements qui en découlent encore. C'est donc dans ce contexte historique précis qu'intervient l'aïeul François Fabre à l'été 1863.

### **Le chantier de construction de 1864 à 1867**

Un extrait du registre des arrêtés du Préfet du Tarn fournit la copie de la déclaration officielle de cet entrepreneur le 21 août 1863 en préfecture d'Albi : "Je soussigné Fabre François, entrepreneur de travaux publics à Fondamente, commune de Montpaon canton de Cornus (Aveyron), après avoir pris connaissance du décret impérial du 30 juin 1861 et au cahier des charges relatif au pont fixe en maçonnerie à construire sur la rivière du Viaur au port de la Besse (...) m'oblige et m'engage à exécuter ledit pont, etc." Le prix est bien fixé à 33 000 francs et la durée du péage à 25 ans. Cette déclaration proposée par l'agent voyer à l'acceptation du préfet est bien officialisée par ce dernier le 2 septembre suivant.

Voici donc campé un portrait plutôt succinct de François Fabre, entrepreneur s'engageant dans une longue et exigeante construction et venant de l'autre bout du vaste département de l'Aveyron, à 150 kilomètres plus à l'est, sur les abords du plateau du Larzac, aux confins du département de l'Hérault. Le recoupement avec les actes d'état-civil nous permet de situer sa naissance aux alentours des années 1820 à 1825. Il est en effet âgé d'environ quarante ans en 1863 mais les âges mentionnés sur les actes de naissance des différents enfants que nous avons pu repérer restent particulièrement imprécis et fluctuant. Nous n'avons pas retrouvé trace de sa naissance ni à Fondamente, ni à Cornus, ni à Montpaon, communes voisines et parfois rattachées au fil des ans. Ainsi l'aïeul pouvait-il être originaire du Larzac ou bien seulement de passage en ce lieu au gré de chantiers, ou bien venait-il de l'Hérault, du Gard, peut-être même du Rouergue ou du Ségala, ou encore du Tarn, trouvant pourquoi pas à se rapprocher de son canton d'origine grâce au nouvel et important chantier. Grand Mamie parlait même de famille à Perpignan où elle passait ses vacances, sans que nous sachions si elle était liée aux Fabre. Autant d'hypothèses bien difficiles à vérifier car les Fabre ne manquent pas dans ces nombreuses régions, comme partout en France d'ailleurs où ce patronyme est relativement fréquent. Une chose est sûre, le chantier du pont de Port-de-la-Besse, lui offrira l'occasion de s'établir durablement sur la commune de la Salvétat Peyralès où il mourra d'ailleurs en 1901, déclaré âgé de 80 ans. Plusieurs de ses enfants y naîtront, trois filles au moins. Sa femme, Marie Geneviève Alric semble s'y être établie pendant le chantier ou à son achèvement puisqu'une fille y est née en 1868, précédée d'un frère né quant à lui à Fondamente en 1863 (cf. arbre généalogique). L'épouse décédera quant à elle en 1905 au domicile d'un autre fils plus âgé demeurant toujours au port de la Besse : Jean Gaston Fabre né vraisemblablement vers 1850.

Revenons au chantier. Nous savons par les pièces versées en préfecture qu'il aduré de juin 1864 à mai 1867. Le 5 juin 1867, le préfet du Tarn, "considérant que la solidité du pont est incontestable (...) que le concessionnaire a d'ailleurs rempli toutes les conditions imposées par le cahier des charges, arrête l'ouverture du pont en maçonnerie sur le Viaur dans la commune de Mirandol." La perception des droits de péage est autorisée à partir du 8 juin. La durée du chantier, trois ans, était fixée dans le cahier des charges et il est possible que François Fabre ait assuré d'autres chantiers pendant ces trois ans. Cependant, l'ampleur de la tâche a sûrement accaparé une grande part de son activité et a nécessité l'embauche de main-d'œuvre, le plus probable étant l'emploi d'une main-d'œuvre familiale car on sait par les différents actes qu'un fils au moins, Jean Gaston était lui-même entrepreneur, le frère Cadet Florentin sans doute aussi. D'autre part, un beau-frère de François Fabre, aussi maçon, décède au Port-de-la-Besse en 1895 à l'âge de 61 ans. Il a certainement contribué à la construction du pont.

Le témoin local rencontré en 2007 à l'hôtel-restaurant, apparemment bien informé et restituant la mémoire locale, précise que les pierres ont été prélevées dans les carrières environnantes. Le cahier des charges précisait en effet cet approvisionnement local. Le témoin fait l'hypothèse que Fabre était en visite dans la région lorsqu'il a candidaté à l'adjudication, peut-être venu chercher, du côté de Carmaux, de la chaux nécessaire aux constructions.

Les nombreuses prescriptions du cahier des charges de 1861 permettent de mesurer l'ampleur de la tâche et la spécialisation et la qualification des ouvriers puisque, outre les dimensions, il précise les divers matériaux et tâches à entreprendre, impliquant non seulement maçonnerie mais aussi taille de pierre et réalisation de parapets et autres ouvrages suivant des techniques et des prescriptions très précises. On peut, ainsi, citer longuement l'article 1 de cet appel d'offre :

" Toutes les maçonneries seront bâties avec mortier de chaux hydraulique. Celles de remplissage seront en moëllons bruts schisteux provenant des carrières avoisinant le pont. Les maçonneries de parements seront en matériaux de même nature, mais soigneusement smilés. Les angles des murs en aile, les rateliers, les angles des culées, ceux des murs d'épaulement, les parements des avant et arrière becs et enfin la partie moulurée de la plinthe qui couronne le pont , seront en brique de marne pure. Les têtes des voûtes, sur une épaisseur de 0 mètres 90 cent. et une profondeur moyenne de 0 mètres 77 cent. Seront également en brique. Les revêtements des fondations et des socles seront en moëllon piqué de nature grès rouge des carrières de Monestiès ou de Salles. Le couronnement des avant et arrière becs, les dés, les trottoirs, les consoles des dés intermédiaires, les demi-cônes, seront en pierre de taille de même nature que le moëllon piqué. Les moëllons smillés de nature schisteux formant la douelle des voûtes auront 0 mètres 60 cent. A 0 mètres 80 cent. De queue. Sur tous les autres parements la queue moyenne du moëllon smillé et du moëllon piqué pourra être réduite à 0 mètres 40 cent. Et l'épaisseur moyenne des parements de briques de 0 mètres 27 cent. Toute la brique qui entrera dans la construction du pont, sera de gros échantillon de 0 mètre 37 cent. De longueur sur 0 mètre 32 cent. de large. Les portions de route formant les abords du pont sur les deux rives auront une largeur de 7 mètres comprenant 4 mètres de chaussée et 1 mètre 50 cent. d'accotements de chaque côté. Sur la rive gauche, le chemin sera horizontal sur une longueur de 12 mètres 14 cent. en partant du pont, incliné de 0 mètre 0126 dix-mil. par mètre sur une longueur de 105 mètres 70 cent. et de 0 mètre 04 cent. sur celle de 100 mètres. Sur la rive droite, les inclinaisons de 0 mètre 00 cent., 0 mètre 021 mil., 0 mètre 02 cent. par mètre, correspondront successivement aux longueurs de 11 mètres 80 cent., 52, 30, 100. Les talus en déblai dans les terres auront une inclinaison de 45 degrés. Ils seront réglés suivant la verticale dans les parties ouvertes dans le roc. Les talus en remblai auront un et demi de base sur un de hauteur. Les fossés auront 1 mètre 50 cent. en gueule, 0 mètre 50 cent. de profondeur et 0 mètre 50 cent. de plafond, excepté dans les déblais de rochers où la largeur en gueule pourra être réduite à 1

mètre. La chaussée sur toute la longueur du projet aura un bombement d'un quarantième de sa largeur ; elle sera formée d'une seule couche de cailloux cassés à 0 mètre 04 cent. sur une épaisseur de 0 mètre 25 cent. Les accotements auront vers leur arrête extérieur une inclinaison supérieure à 0 mètre 01 cent., à la pente longitudinale de la voie. Les courbes de raccordement des divers alignements seront conformes au plan ci-annexé."

François Fabre n'a, semble-t-il, pas été soumis aux enchères prévues et se trouvait en relative position de force, probablement sans concurrent. Un document préfectoral ultérieur, nous y reviendrons, évoque un arrangement de gré à gré dérogeant à la procédure de l'adjudication telle qu'elle était prévue. Fabre a dû pourtant fournir des garanties et mobiliser des compétences de maîtrise d'œuvre pour fournir plans, compte-rendus des travaux à une administration pointilleuse, et il n'en était peut-être pas à son premier coup d'essai pour la construction de ponts. Il faudrait d'ailleurs retrouver sa trace, avant la naissance de son fils Florentin à Fondamente en 1863, en suivant les chantiers de construction de ponts dans la région.

Restait à assurer la concession du péage une fois l'ouvrage terminé. La mémoire locale évoque les filles Fabre tenant le péage. Fabre et sa femme Marie Geneviève Alric ont eu, en effet, au moins cinq filles dans les années 1860 à 1873. Grand Mamie précisait que sa mère, Berthe née en 1873 était la douzième et dernière née d'une grande fratrie, Dorothee étant la onzième (cf. arbre généalogique). On peut aisément imaginer le péage perçu devant l'auberge aujourd'hui devenue hôtel restaurant. Mais cette maison imposante de deux étages, avec ses douze fenêtres regardant la rive tarnaise du Viaur, plus six autres fenêtres mansardées (c'est du moins sa configuration actuelle) sans compter les quelques fenêtre côté route, n'a peut-être pas été construite en même temps que le pont, mais ultérieurement pour administrer le péage et loger la nombreuse famille. Des maisons plus modestes et apparemment plus anciennes sur l'autre rive ont pu aussi accueillir les Fabre le temps de la construction. En tout cas, la famille réside bien sur place fin janvier 1868 lors de la naissance de Lucie Zoé Rosalie, sans doute le neuvième enfant de la nombreuse fratrie alors que son aîné Florentin était né en 1863, nous l'avons dit, à Fondamente, commune de Montpaon.

### **Un péage anachronique**

Le péage dont la concession est octroyée pour 25 ans, n'est pas sans rappeler des pratiques d'Ancien-Régime et on peut s'interroger sur son relatif anachronisme. Il est vrai que l'on se trouve alors sous l'Empire et non en régime républicain mais cette perception d'un droit de passage ne va pas pour autant de soi compte tenu du vent de libéralisation des échanges dans une France en plein essor économique, menant tambour battant le début de sa révolution industrielle, compte tenu également de tous les efforts entrepris depuis la révolution pour justement abolir toute forme d'enfreinte à la libre circulation sur le territoire national et toute forme de privilège ou droit local. On peut imaginer que ce péage n'était pas très populaire parmi les nombreux habitants des lieux, obligés de passer par le pont, non seulement pour des déplacements exceptionnels mais aussi pour se rendre régulièrement sur des foires, des marchés, pour aller chercher du travail. L'expansion démographique des cantons environnants pouvait, après la construction du pont, assurer un revenu régulier aux Fabre mais sans doute pas la popularité. L'article 7 du décret impérial précise en outre diverses exonérations concernant le préfet du département, magistrats, greffiers, ingénieurs, agents voyers, mais aussi ministres des différents cultes ou encore, agents des douanes pompiers ou "personnes allant, en cas d'incendie, porter secours", prévenus, accusés ou condamnés conduits par la force publique, etc., tous exempts de droits à péage. Il faut encore ajouter, en cette période de balbutiement de l'instruction généralisée, l'exonération des enfants se rendant à l'école. Les personnes concernées par le péage restent donc le commun des mortels obligés de verser cinq centimes pour une personne seule et jusqu'à cinquante centimes pour une voiture suspendue. Le décret fixe toutes les situations possibles selon qu'un mulet un ?...? passent par le pont. Compte tenu de la situation de chemin de grande circulation de Carmaux à Baraqueville de la route nouvellement ouverte par le pont, le revenu prévisible de François Fabre s'avère conséquent, en tout cas assuré pour plusieurs années. On comprend mieux l'édification de l'imposante maison.

L'anachronisme du péage ne tarde pas à être souligné par les lois républicaines elles-mêmes puisqu'une loi du 30 juillet 1880 s'attaque à cette pratique jugée non conforme à l'esprit libéral et à l'égal accès aux chemins et routes des citoyens. C'est, pour François Fabre, arrivé dans sa vieillesse (il a près de 60 ans), le début de négociations longues et procédurières avec l'agent voyer de la préfecture pour tenter de garder sa concession. Le dossier versé aux archives de l'Aveyron concerne bien le rachat du péage avant l'échéance des 25 ans et les documents postérieurs à 1880 y sont nombreux. Cette loi de 1880 marque sans doute le début de l'activité d'aubergiste et d'hôtellerie dans la famille, le fils Jean se déclarant d'ailleurs, en 1897, Maître d'Hôtel et non plus entrepreneur.

Cette loi porte spécifiquement sur les ponts à péage. Plus de 400 concessions de pont vont ainsi être rachetées, le législateur ayant indiqué un délai de huit ans en principe pour les négociations. Ce principe des péages sur les "passages" est un héritage encore fort répandu : en 1870, on dénombrait encore 1348 péages appliqués sur les bac et bateaux de passage. Cependant, dès l'An VI (1797), la jouissance de ces dispositifs avait été transférée à l'Etat, contrairement aux ponts.

### **Tractations et conflits autour du rachat du péage**

#### **Tournemire : fantôme historique ou argument commercial et de distinction sociale ?**

Dans la plupart des actes d'état-civil consultés (de 1868 à 1905), la famille Fabre se déclare résidant non pas au Port-de-la-Besse mais à Tournemire. S'agit-il du même lieu, d'un lieu-dit plus proche du bourg de la Salvetat Peyralès ? Les sites généalogiques et géographiques consultés sur internet ne délivrent pourtant aucune référence à ce mystérieux Tournemire, ni les cartes détaillées contemporaines, ni encore les précieuses cartes de Cassini datant de 1750. La discussion sur ce point avec M. Cappeau et son hôte en 2007 s'avère pourtant instructive même si elle suscite bien plus de questions, d'hypothèses que de certitudes. Ceux-ci nous parlent du château de Tournemire qui aurait existé, tout proche, sur les hauteurs dominant le Viaur et dont il ne resterait plus rien. Ils ne connaissent pas son emplacement mais ils en ont entendu parler, les ruines ayant peut-être servi, disent-ils, à fournir des moellons au chantier du pont. Dans l'ouvrage d'histoire locale, déjà cité et consulté à l'hôtel, Marcelle Guillot explique : "il ne reste rien du château de Tournemire qui se dressait sur le piton rocheux dominant l'hôtel-restaurant du Port-de-la-Besse. Il existait déjà au seizième siècle et fut successivement rattaché à la terre de Peyrolles et à celle de Castelmary." Les châteaux et les chapelles en ruine ne manquent pas dans la région et, que la vallée du Viaur ait constitué un refuge ou bien une frontière, chaque boucle de la rivière ou presque en comporte. Les Fabre n'ont certes pas connu ce château mais ils ont été manifestement sensibles à son aura et aux souvenirs déjà racontés à leur époque. Les mentions portées en marge par les maires dans les actes d'état-civil précisent bien le Port-de-la-Besse et il n'est pas permis de douter que la famille résidait bien là. Mais les déclarant, François Fabre comme son fils Jean Gaston, se domiciliaient presque exclusivement à Tournemire de 1868 à 1898. Si le lieu-dit avait été courant à l'époque, pourquoi les différentes sources ne le mentionneraient elles pas ? Il s'agit bien d'une référence directe au château disparu, tout proche du Port-de-la-Besse. Ainsi se dessine la posture adoptée par les Fabre, devenus concessionnaires de péages puis aubergistes et hôteliers, du moins quelques hypothèses sur leur mode d'appropriation symbolique du lieu, au-delà de l'imposante présence matérielle du pont. Ils ont pu par exemple employer la dénomination historique prestigieuse pour donner une marque à leur auberge et leur hôtel, attirer la clientèle, être bien repérés localement. Ils ont pu aussi, et nous aurions tendance à pencher pour cette dernière hypothèse, employer le nom du château pour bien asseoir leur position sociale et se distinguer ainsi au sein de la communauté locale. Employer le nom de ruines disparues pour baptiser un lieu approprié et matérialisé par une construction récente, tel pouvait être une manière de signifier fortement, en faisant renaître le château fantomatique, la satisfaction de l'ouvrage accompli et la pérennité de l'établissement familial.

## Deux générations de pontonniers

François Fabre n'a-t-il construit qu'un pont, apogée de son savoir-faire acquis sur des chantiers moins importants ? Non, il semble qu'il en ait construit au moins trois : tous sur le Viaur et distants de quelques kilomètres, ceux de la Garde-sur-Viaur, de la Vicasse, et bien-sûr celui du Port-de-la-Besse. C'est ce qui figure sur le site internet de la mairie de la Salvetat-Payralès.

La Garde sur Viaur, LA Vicasse, Les Roques. Jusqu'en 1906, On peut supposer Florent (alias Florentin) construisant la maison avec son père dans les années 1875 à 1880 (il a alors entre 12 et 17 ans) et le frère aîné Jean Gaston se chargeant des chantiers nouveaux de la même époque. Mais d'autres fils de François, des gendres peut-être et des beaux-frères comme Jean-Pierre Alric pouvaient aussi contribuer à l'activité familiale, apparemment florissante. La transmission du métier est en tout cas assurée pour au moins une génération. Peut-être s'est-elle perdue ensuite ou diversifiée, peut-être encore la terrible saignée de 1914 est-elle venue y mettre un terme. Mais l'aïeul François ne sera pas là pour le constater.

Jean Gaston se marie à Sainte Genneviève sur Argence dans l'Aubrac, aux confins du Cantal le 28 novembre 1884 avec Aline Blanc son épouse. Alors qu'ils ont une fille en 1897 au Port de la Besse comme nous l'avons dit, deux de leurs premiers enfants naissent en 1889 et 1892 à Sainte-geneviève sur Argence. Preuve de mobilité.

### Les Fabre et leurs collatéraux après le pont

Jeanne Benoît nous a narré son enfance à Saint-Juliette puis son départ à 18 ans à Paris avec ses deux sœurs, leurs parents (Berthe Fabre la douzième et dernière des enfants du pontonnier et son mari Jean-PATISTE Benoît) les rejoignant au milieu des années 1920. Les liens avec le Ségala et les bords du Viaur s'est donc distandu. Mais la maçonnerie réapparaît dans quelques bribes de souvenirs transmis, comme cette mention d'une sœur Fabre mariée à un certain Jean Albert Fraisse (un nom répandu localement) qui possédait une entreprise de maçonnerie à Paris, un grand immeuble Porte de Chatillon. Dans ses souvenirs de l'exode et de la défaite de 1940, Marcel Changeux, époux de Jeanne Benoît, dit avoir trouvé refuge auprès de l'oncle Pezet, qui n'est autre que le mari de xxx mariés et demeurant à Albi. Les notes laissées avec les photos de famille, parlent aussi d'une sœur épouse Delès. Ce sont donc les sœurs les plus proches en âge qui, bien sûr, ont continué à se fréquenter ou se donner des nouvelles : Lucie, Marinette, Dorothee, Berthe. Les frères plus âgés restés au pays (mais sans doute aussi happés à leur tour par l'exode rural ou disséminés sur un territoire plus vaste) représentaient peut-être une autre génération dans cette fratrie de douze enfants. François Fabre et Marie Geneviève Alric, les parents, disparus en 1901 et 1905, chacun fonde son foyer et ne se sent pas nécessairement concernée par les bords du Viaur, sauf ceux, comme vraisemblablement Florent (ou Florentin) et Jean engagés dans l'activité de pontonnerie. Même ceux, comme le gendre Fraisse engagés dans l'activité de maçonnerie, ne trouvent pas tant de débouchés sur les bords du Viaur ou du Tarn que dans les grandes villes en constant essor au début du vingtième siècle. L'auberge et le pont font partie d'un héritage sans doute assez glorieux et dont on peut imaginer que l'aïeul tirait une fierté certaine. Mais il est largement rattrapé et supplanté par le cours accéléré de l'histoire, définitivement citadine de nombreux descendants de François Fabre. Il semble finalement que ce soit la branche Delès qui hérita de l'hôtel d'après les différents documents consultés. Jean et Anna Delès, épouse Rey, apparemment enfants d'une des sœurs Fabre et d'ailleurs cités comme neveux d'un certain Florent Fabre, ont vendu l'hôtel à une certaine Madame Paramelle qui la cédé enfin aux propriétaires actuels, M. et Mme Cappeau. Mais ceux-ci ont été en relation avec cette Madame Delès décédée il y a quelques années à l'âge de 92 ans et se sont vus transmettre la mémoire de François le pontonnier. Quant au témoin rencontré dans l'hôtel-restaurant ce jour pluvieux de juillet 2007, il nous dit se souvenir de deux membres de la famille qui avait longtemps tenu l'hôtel en gérance pour les Delès. Souvenirs familiaux, documents historiques et mémoire locale se font ainsi étrangement écho pour nous restituer cette petite page d'histoire, alors que le pont, dont seuls les joints semblent avoir été entretenus, et récemment les fondations renforcées par des plongeurs, s'étend immuablement sur la rivière, moëllons smillés et parements de briques tels que réalisés par l'aïeul.

---

En conclusion de cette rapide évocation de l'aïeul François Fabre, on ne peut que rester sur sa faim tant les conditions de travail et de vie des maçons et de leur famille ne peuvent être restituées à l'aide de documents administratifs. La dureté des conditions de vie dans ces gorges isolées (notamment l'hiver), les rudes conditions de travail des chantiers de construction ne peuvent être qu'effleurées par notre évocation micro-historique qui ne trace qu'à grand trait l'histoire familiale et locale. Grand-Mamie, plus précise bien sûr sur son enfance à Saint-Juliette et sur l'activité d'instituteurs de ses parents au sein de l'école communale, n'a peut-être pas bénéficié d'une transmission très précise des années de jeunesse de sa mère Berthe, sûrement perceptrice de péage avec ses sœurs (les fins de semaine, les soirs peut-être ?) mais néanmoins assidue à l'école et bénéficiant d'une instruction solide. Les difficultés et contraintes de ce mode de vie imposé par l'omniprésent pont de pierre, sans compter les inévitables conflits familiaux dus à l'administration des diverses affaires et péages et à la transmission du patrimoine familial n'y sont sans doute pas étrangers. Et puis Berthe n'était-elle pas la dernière, née six ans après l'ouverture du pont, une fille dans un milieu de travail masculin qui plus est. N'a-t-elle pas eu tout intérêt à construire sa vie autour de la non moins exigeante activité pédagogique de l'école communale de Sainte-Juliette, aux côtés de son mari instituteur, et auprès de ses trois filles, Marguerite, .... et Jeanne. De l'histoire familiale à l'histoire tout court, jusqu'aux témoignages locaux encore vivaces, nous avons tenté de renouer les fils du souvenir et de la transmission, une manière comme une autre de repenser à ceux qui nous ont précédé et de faire revivre les souvenirs qu'ils nous ont transmis ou qu'ils auraient pu nous raconter s'ils en avaient eu le temps ou l'accasion. Nous sommes resté plus soucieux de faire partager la condition de ceux qui nous ont précédé, de la resituer dans l'histoire, que de collectionner des noms et des dates anonymes sur un arbre généalogique. Ceux qui se prendraient à ce jeu sans fin, mélange de nostalgie et d'enquête quasi policière, pourront toujours se rendre aux archives départementales du Tarn, sûrement plus bavardes encore que celles de l'Aveyron. Chiche ?

Pierre BILLION LAROUTE

<https://gw.geneanet.org/billion?lang=fr&m=NOTES>