

~~Chemins~~ Pont de traverse

Le pont suspendu de la Madeleine¹

Jean RUDELLE
maj oct 2022



Il aurait aujourd'hui presque deux siècles, si le poids des ans n'avait provoqué son remplacement ! Le pont de la Madeleine, sur la rivière Lot, à l'ouest du département de l'Aveyron et à la limite de celui du Lot mérite ici un rappel historique. Il possède en effet un lien fort et peu connu avec la Route du fer. Remontons donc l'histoire.



¹ Eléments bibliographiques historiques, sources diverses dont, Gallica, Archives Départementales Aveyron, Bibliothèque patrimoniale des Ponts et Chaussées, Archives diocésaines Aveyron (avec nos remerciements à M. Andrieu)...

Avant

Avant, et plus précisément avant 1828, il y avait en ce lieu un bac permettant de traverser la rivière, sans doute mis en place depuis 1825. Le passage est important. Une route « nationale », qui sera plus tard la 122, arrive depuis Toulouse et se poursuit au-delà vers le Lot, le Cantal et le Puy-de-Dôme. Le passage figure évidemment sur la carte de Cassini avec le nom *La Magdelaine*. Un hameau, *Le Port*, précise au besoin l'activité locale.



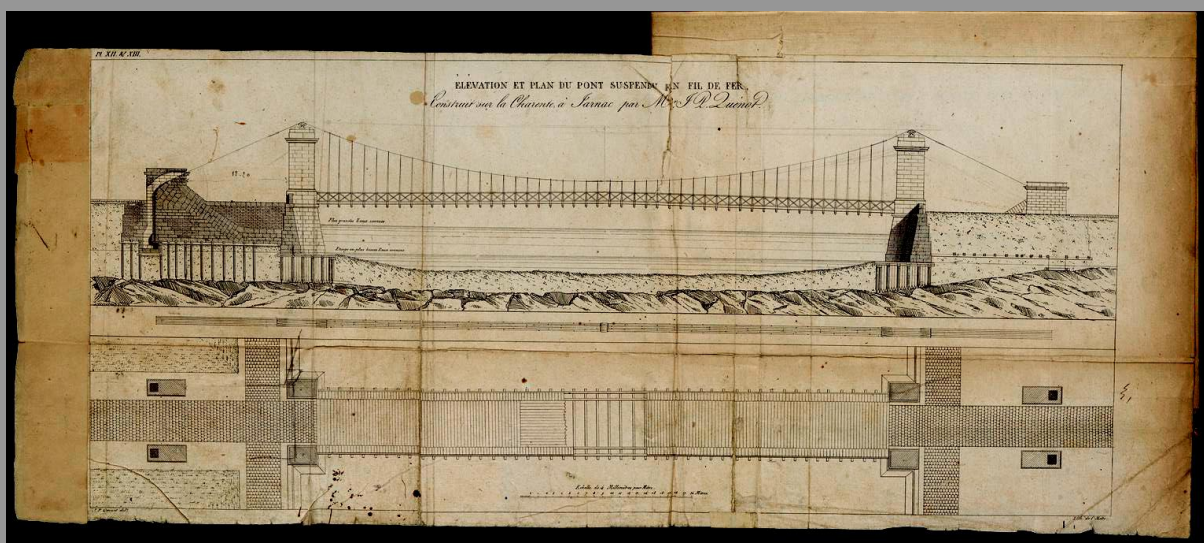
▲ Carte générale de la France, Rodez, n°16,
sous la direction de César-François Cassini de Thuryl

Un pont, pourquoi ?

L'existence du pont est à relier avec les forges et houillères de Decazeville. Lorsque le duc Decazes et ses collègues investisseurs, dont Jean-Georges Humann, mettent en place à partir de 1828 ce qui va devenir en quelques brèves années un site métallurgique d'importance nationale, ils connaissent bien sûr les difficultés des circulations locales. Ils savent surtout que la rivière proche des usines, le Lot, sera un axe essentiel pour l'avenir, vers et depuis Bordeaux. Importer et exporter depuis les usines est une mission principale. Sa navigation, alors assez chaotique, devrait devenir une règle, le pouvoir royal l'a promis au duc. Et parallèlement, il était donc assez naturel de penser améliorer le passage « terrestre », permettant de rejoindre plus aisément les usines depuis l'ouest du territoire. Les raisons économiques figurent donc dans notre panier. Il y a aussi évidemment des préoccupations plus

économiques, au sens capitalistique. La loi permet de demander une adjudication de construction d'un ouvrage en remplacement d'un gué. La contrepartie accordée par le pouvoir est une perception de péages au profit de l'adjudicataire, et ce sur une longue durée, ici de quatre vingt-dix-neuf ans. Pour des investisseurs aussi avisés que ceux de Decazeville, il était donc tout « naturel » de prolonger leur effort en demandant cette adjudication au préfet de l'Aveyron, autorité compétente en cette matière. C'est donc un deuxième argument, celui d'un profit que nous pouvons ajouter à l'argumentaire.

Il y a aussi très certainement un autre motif de construction d'un pont. A cette époque, un ingénieur civil parisien, Jacques-Pierre Quénot, se fait connaître par ses constructions de pont « *en fils de fer* ». Remplaçant avantageusement les chaînes par des « fils », Quénot, avec quelques autres comme les frères Seguin, multiplie les demandes de constructions d'ouvrages, en créant des sociétés de construction et de gestion. C'est ainsi qu'on le retrouvera à Jarnac en 1828, puis à six kilomètres à peine de Bonzac, lieu de naissance du duc Decazes. Quénot sera là adjudicataire le 2 août 1827 d'un ouvrage sur l'Isle, à Laubardemont, effectivement ouvert à la circulation en 1829. Le duc connaissait donc parfaitement le sujet : les motifs, les détails du projet, sa rentabilité, et les hommes de l'art. Transposer tout cela en Aveyron pour ce qui va être le *Pont de la Madeleine* n'était donc pas chose très compliquée. Quénot construira également le pont suspendu de Muret, sur la Garonne, après adjudication du 27 juin 1831².



▲ Pont de Jarnac, 1828, par JP Quénot³

² Voir D. Amouroux, B. Lemoine, *L'âge d'or des ponts suspendus en France 1823-1850*, p. 53-63, *Annales des Ponts et chaussées*, 19, 1981, spécial 150^e anniversaire

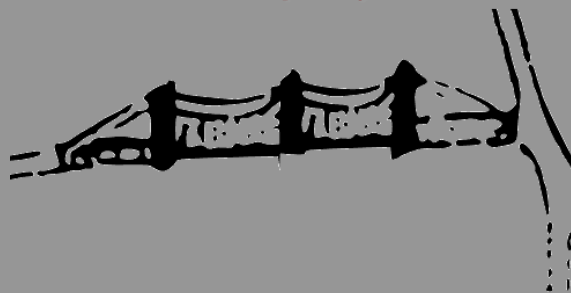
³ *Mémoire sur le pont suspendu en fil de fer construit sur la Charente à Jarnac*, par JP Quénot, 67 pages, accompagné de 14 planches, Bachelier, Paris, 1828, à lire ici :

<https://heritage.ecoledesponts.fr/ark:/12148/bpt6k1092857t.r=Qu%C3%A9not?rk=21459;2>

On notera que les « *fils de fer* » proviennent des forges de Lods, près d'Ormans. Les « *fils* » de La Madeleine pourraient avoir la même origine...Beaucoup d'éléments de ce mémoire peuvent être valides pour l'ouvrage local, contemporain de celui de Jarnac. Quénot évoque les frères Seguin. Voir le lien suivant, *Des ponts en fils de fer*, Seguin aîné, Bachelier, Paris, 1824, texte et planches :

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1045592s/f5.item.r=des%20ponts%20en%20fils%20de%20fer%20seguin>

Le projet



▲ Journal de l'Aveyron, 26 juillet 1828

Si le duc Decazes est un promoteur du projet, il aura donc à ses côtés Jean-Georges Humann, député aveyronnais. J-G Humann, alsacien, est en effet depuis peu de temps député aveyronnais, ses électeurs alsaciens faisant défaut. Elu en Rouergue le 22 mai 1828, il garde le titre jusqu'au 16 mai 1830, devenant alors à nouveau député du Bas-Rhin. Il est surtout un des principaux actionnaires des Houillères et Fonderies de l'Aveyron, et aussi le premier président du conseil de la société initiée par le duc. Le Journal de l'Aveyron (JdA) est dans son rôle lorsqu'il souligne celui du

tout nouveau député de l'arrondissement de Villefranche-de-Rouergue. Il précise également l'intention de Humann de concourir « *pour l'exécution de cette entreprise* ». Il aurait pu préciser l'implication du duc Decazes...

L'omission sera réparée le 20 septembre 1828 lorsque le JdA se fait l'écho des résultats de l'adjudication : *Sa Seigneurie* le duc Decazes et le député Humann sont donc adjudicataires du pont de la Magdeleine⁴. Deux ans et demi plus tard, le 9 avril 1831, le JdA nous informe de la bonne fin du projet, « *le pont suspendu est livré à la circulation.* »

Notons ici que l'année 1828 est particulière pour nos deux adjudicataires. C'est en effet à la Noël 1828 que la première coulée de fonte sera faite à la Forézie, à Firmi, marquant le début de l'épopée industrielle.



▲ **Le rêve de Decazes et Humann, un pont (solide) sur le Lot...**

⁴ Changement d'orthographe ! On trouve aussi Lamagdelaine, ou Lamagdeleine, et quelques autres...



Bulletin de l'Aveyron

— Le conseil-général du département a ouvert sa session le 14 de ce mois, et l'a terminée le 18. Il a nommé pour son président M. le comte de Mostuéjols, pair de France, et pour son secrétaire M. le comte Amédée du Bosc. M. le vicomte de Bonald, ministre-d'état, pair de France, est arrivé à Rodez le 15, pour prendre part aux opérations du conseil. On dit qu'entr'autres décisions, le conseil-général a écarté, à la majorité de 9 voix contre 6, une proposition qui lui a été faite par l'un de ses membres, tendant à émettre le vœu que les ordonnances du 16 juin, concernant les jésuites et les écoles secondaires ecclésiastiques, soient modifiées.

— Dans le cours de la première partie de sa session, le conseil d'arrondissement de Millau a, dit-on, demandé que l'instruction publique soit confiée à une corporation religieuse.

— Le 12 septembre courant, il a été procédé en conseil de préfecture du département de l'Aveyron, présidé par M. le vicomte Ferrand, préfet, au dépouillement des soumissions pour l'adjudication de l'entreprise relative à l'exécution d'un pont suspendu, sur la rivière du Lot, au passage de la Magdeleine. Cette entreprise a été adjugée à S. S. M. le duc Decazes et à M. Humann, député de l'Aveyron, moyennant la concession d'un péage à percevoir, à leur profit, au passage de ce pont, pendant l'espace de 99 ans, en se conformant au tarif approuvé le 28 juin dernier par S. Exc. le ministre de l'Intérieur.

— Nous avons déjà fait connaître plusieurs actes de bienfaisance par lesquels M. Humann a prouvé aux Aveyronnais que, s'il est le défenseur de leurs intérêts, il est aussi le consolateur de leurs infortunes. Cet honorable député de l'arrondissement de Villefranche vient encore d'adresser une somme de 300 fr. à M. le juge de paix d'Asprières, pour secourir les malheureuses victimes de la grêle qui ravagea cette commune le 7 juillet dernier.

— M. Humann, notre député, président de la chambre de commerce de Strasbourg, a eu l'honneur d'être admis auprès du Roi lors de l'arrivée de S. M. dans cette ville, et de lui adresser le discours suivant :

« Sire, l'industrie fait la puissance des sociétés modernes; sa prospérité sera désormais la plus forte garantie de l'ordre et de la paix publique. Là où elle est progressive, les sources de la richesse coulent à pleins bords; le bien social se resserre, par l'heureuse solidarité qui associe le bien-être individuel à la fortune de l'Etat; et l'activité des esprits, si ardente de nos jours, s'exerce utilement pour le pays, comme pour les citoyens. La liberté est la vie de l'industrie, la condition de son développement. Il appartenait à la légitimité, qui consacre tous les droits, de nous restituer ce don du Ciel: il est dans la destinée de la France de n'être libre et heureuse que sous le sceptre paternel des Bourbons. L'Alsace, Sire, souffre de quelques dispositions législatives qui arrêtent l'essor de sa prospérité. Elle se livre à l'espoir que ces entraves vont disparaître, puisque le père de la patrie entend ses doléances. Sire, le commerce de Strasbourg partage les transports d'allégresse que votre auguste présence excite dans tous les cœurs. Qu'il lui soit permis de déposer, par mon organe, aux pieds du meilleur des Rois, l'hommage de sa profonde vénération, de sa fidélité et de son amour. »

Voici la réponse que S. M. a daigné faire à M. Humann :

« Je reçois avec grand plaisir l'expression de vos sentiments. Assu-

N.° 15. (24^e Série.)

9 Avril 1831.

Bulletin de l'Aveyron.

missionnaire.

-- Le pont suspendu sur le Lot, au passage de la Magdelaine, est livré depuis quelques jours à la circulation. Nul doute que l'importance de ce pont ne se fasse bientôt sentir par l'extension que la facilité des communications va donner à nos rapports commerciaux avec les départemens du Lot et du Cantal.

-- Le maire de Rodez s'empresse de donner connaissance à ses concitoyens du contenu d'une lettre de M. le préfet de l'Aveyron, en date du 31 mars dernier, par laquelle il l'informe qu'une place d'élève à

▲ Journal de l'Aveyron, 9 avril 1831

Le JdA ne précise aucunement les conditions financières de cette adjudication. Si nous ne connaissons pas celles du duc Decazes, à défaut de consultation des archives personnelles, l'implication financière du député et futur ministre des Finances est connue.

Un état⁵ après décès de son épouse, en 1836, mentionne 36.363 francs d'actions de la société du pont Madeleine, somme non négligeable (de l'ordre de 80000 euros actuels). La part de Humann pour ses actions de Decazeville était par exemple à ce moment de 234.000 francs. On signale également une créance de 75.250 francs par Quénot envers Humann. En 1842, au décès de Humann, alors ministre, les actions de la Madeleine n'apparaissent plus⁶...

⁵ Les ministres des Finances de la Révolution française au Second Empire (II) *Dictionnaire biographique 1814-1848*, Guy Antonetti, Institut de la gestion publique et du développement économique, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, 2007, <https://books.openedition.org/igpde/882>

⁶ Il est possible que les actions aient alors été cédées à la Compagnie des ponts réunis, créée en 1836, qui aura effectivement dans ses sites celui de la Madeleine. Voir plus bas dans le texte.



Un litige⁷

Le 5 juin 1826, le préfet du Lot prenait une décision compréhensible mais curieuse : il autorisait sur leur demande les fermiers de bacs à percevoir des droits de passage pour ceux qui « à proximité voudraient faire usage des gués au lieu d'utiliser le bac ». En 1830, l'adjudicataire du pont de la Madeleine applique donc à son profit ces dispositions sur ceux des usagers qui trouvaient plus court de traverser la rivière à gué et « il n'a pas éprouvé de la part des passants plus de difficultés que le fermier du bac n'en avait éprouvé lui-même ». Mais les difficultés vont venir de bien plus loin ! Le ministre des Finances apprend très fortuitement la chose, dont il n'avait aucune connaissance. Il annule alors les dispositions du préfet le 27 décembre 1831, trouvant l'arrêté du préfet « contraire au droit naturel et à la jurisprudence de la cour de cassation qui ne permettent pas de soumettre à un impôt le passage des rivières dans les endroits où il existe des gués » ... L'adjudicataire, privé donc d'une partie de ses ressources, dépose alors deux requêtes en Conseil d'état, dont une demande d'indemnité, les 11 janvier et 27 mai 1833. Elles seront rejetées toutes deux le 6 avril 1836.

Cette péripétie administrative est instructive car elle nous apprend aussi que l'adjudicataire et constructeur du pont est... Jacques Pierre Quénot. Qu'en est-il donc du duc Decazes et de JG Humann ? Ils ne sont plus à la Madeleine ?

⁷ Annales Ponts et Chaussées, avril 1836, n° DLXV, p253-256

Les suites de l'adjudication du 12 septembre 1828...

Le 20 septembre 1828, le JdA nous apprenait la bonne nouvelle, l'adjudication réussie à Decazes et Humann du 12 septembre. Cette décision allait être annulée par le roi le 16 juin 1830, à la demande des deux entrepreneurs. Il y a eu en effet une erreur qui a fait adopter un tarif de péage erroné, voir ci-dessous. Il y a donc nécessité légale de procéder à une nouvelle adjudication mais Decazes et Humann restent engagés : si cette nouvelle adjudication est sans résultat, ils resteront adjudicataires. Et c'est à l'occasion de cette nouvelle adjudication, presque de pure forme pour régulariser le nouveau tarif à appliquer, présenté ci-dessous, que JP Quénot apparait donc comme adjudicataire. Decazes et Humann se sont-ils alors complètement retirés de l'affaire ? Pour le duc Decazes, il est difficile de conclure. Le catalogue des archives de la Grave que nous avons retrouvé, malgré son épaisseur et ses 400 pages d'inventaire ne mentionne pas cette entreprise dans les affaires du duc. Mais cela ne signifie pas obligatoirement son absence... Pour Humann, nous avons déjà mentionné plus haut la présence des actions de la Madeleine en 1836 dans son patrimoine. Nous pouvons donc avec certitude penser que Humann, pour sa part, était bien actionnaire de la société aux cotés de JP Quénot.

▼ Ordonnance de résiliation, et tarif péage

***Une personne, c'est 5 centimes,
une vache allant au pâturage ce sera 2 centimes
pour un mouton aussi...***

***mais deux francs pour la voiture suspendue à quatre roues,
ses deux chevaux et le conducteur...***

(5 centimes c'est à peu près 10 à 15 centimes d'euros, et deux francs presque cinq euros)

Ordonnance qui résilie l'adjudication passée au duc de Cazes et au sieur Humann pour la construction d'un pont suspendu sur le Lot, au passage de la Magdeleine (Aveyron), et porte qu'il sera procédé à une nouvelle adjudication de l'entreprise.

Au château de Saint-Cloud, le 16 juin 1830.

CHARLES, etc. ; vu la demande de notre très-cher, amé et féal le duc de Cazes, pair de France, et du sieur Humann, concessionnaires du pont à construire sur le Lot au passage de la Magdeleine, département de l'Aveyron, tendant à ce que l'erreur qui a fait joindre au cahier des charges un tarif approuvé en 1804 (an 12), au lieu de celui qui se perçoit au bac établi sur ce point depuis 1825, soit réparée, ou que l'adjudication qui leur a été passée le 12 septembre 1828, et qui a été approuvée par notre ordonnance du 23 avril 1829, soit résiliée ;

(1) Cette ordonnance est insérée dans le *Dictionnaire hydrographique de la France*, tome II, page 451.

(581)

Vu l'engagement que prennent lesdits concessionnaires, dans le cas où le concours ouvert pour une nouvelle adjudication serait sans résultat, d'exécuter le pont aux clauses de l'adjudication du 12 septembre 1828, sous la condition toutefois que le tarif actuel du bac sera substitué à celui de 1804 (an 12) ;

Considérant que l'administration a entendu accorder aux adjudicataires du pont de la Magdeleine le droit de percevoir au passage de ce pont le péage qui se perçoit maintenant au bac de la Magdeleine ; que les adjudicataires ont été dans cette bonne foi ;

Considérant que c'est par une erreur évidente que le tarif de 1804 a été joint au cahier des charges de l'entreprise, au lieu de celui qui est en perception depuis 1825 ; que cette erreur vicie l'engagement contracté par les concessionnaires ;

Notre conseil d'état entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1^{er}. L'adjudication de la construction d'un pont suspendu sur le Lot au passage de la Magdeleine, faite et passée le 12 septembre 1828, par le préfet de l'Aveyron, à notre très-cher, amé et féal le duc de Cazes et au sieur Humann, moyennant la concession d'un péage pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, est et demeure résiliée.

2. Il sera procédé, à la diligence de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics, à une nouvelle adjudication de l'entreprise, d'après le tarif annexé à la présente ordonnance.

3. Dans le cas où le concours ouvert pour cette nouvelle adjudication serait sans résultat, notre très-cher, amé et féal le duc de Cazes et le sieur Humann resteront chargés de la construction du pont suspendu de la Magdeleine, aux clauses et conditions de l'adjudication du 12 septembre 1828. Toutefois la perception aura lieu conformément au tarif annexé à la présente ordonnance.

Tarif des droits de péage à percevoir sur le pont suspendu de la Magdeleine.

Pour le passage

1 ^o . D'une personne	of. 05c.
2 ^o . D'un cheval ou mulet et son cavalier, valise comprise	0 10
3 ^o . D'un cheval ou mulet chargé	0 10
4 ^o . D'un cheval ou mulet non chargé	0 05
5 ^o . D'un âne ou d'une ânesse chargé ou non chargé.	0 05
6 ^o . Par cheval, mulet, bœuf, vache ou âne, employé au labour ou allant au pâturage.	0 02 17
7 ^o . Par bœuf ou vache appartenant à des marchands et destiné à la vente.	0 10
8 ^o . Par veau ou porc allant au pâturage.	0 02 17
9 ^o . Par veau ou porc destiné à la vente	0 05
10 ^o . Pour un mouton, brebis, bouc, chèvre, cochon de lait, et pour chaque paire d'oies ou de dindons	0 02 17

Lorsque le nombre de moutons, brebis, boucs, chèvres, cochons de lait, paires d'oies ou de dindons, sera au-dessus de cinquante, le droit sera diminué d'un

(582)

quart. Lorsque les moutons, brebis, boucs, chèvres, iront au pâturage, on ne payera que la moitié du droit.

11^o. Les conducteurs des animaux désignés par les articles 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10, payeront, conformément à l'article 1^{er} of. 05c.

Pour le passage

12 ^o . D'une voiture suspendue à deux roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet, ou pour une litière à deux chevaux, et le conducteur.	1 00
13 ^o . D'une voiture suspendue à quatre roues, attelée d'un cheval ou d'un mulet, conducteur compris	1 60
14 ^o . D'une voiture suspendue à quatre roues, attelée de deux chevaux ou mulets, conducteur compris	2 00
Les voyageurs payeront séparément, par tête, le droit de 5 centimes dû pour une personne à pied.	
15 ^o . D'une charrette chargée attelée d'un cheval, d'un mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et le conducteur	0 75
16 ^o . D'une charrette chargée attelée de deux chevaux, deux mulets, ou de quatre bœufs ou vaches, et le conducteur	1 00
17 ^o . D'une charrette chargée attelée de trois chevaux, de trois mulets, ou de six bœufs ou vaches, et le conducteur.	1 50
18 ^o . Attelée d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur.	0 35
19 ^o . <i>Idem</i> de deux ânes ou ânesses, et le conducteur.	0 50
20 ^o . D'une charrette non chargée attelée d'un cheval, d'un mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et le conducteur	0 55
21 ^o . Attelée de deux chevaux, deux mulets, ou de quatre bœufs ou vaches, et le conducteur.	0 75

22°. Attelée de trois chevaux, trois mulets, ou de six bœufs ou vaches, et le conducteur	1	15
23°. D'une charrette attelée d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur.	0	25
24°. Attelée de deux ânes ou ânesses, et le conducteur	0	40
Pour le passage		
25°. D'une charrette de l'agriculture, chargée, attelée d'un cheval, d'un mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et le conducteur	0	40
26°. Attelée de deux chevaux, deux mulets, ou de quatre bœufs ou vaches, et le conducteur	0	60
27°. <i>Idem</i> de trois chevaux, trois mulets, ou de six bœufs ou vaches, et le conducteur.	0	85
28°. <i>Idem</i> d'un âne ou d'une ânesse, et le conducteur	0	20
29°. <i>Idem</i> de deux ânes ou ânesses, et le conducteur.	0	30
30°. D'une charrette de l'agriculture, non chargée, attelée d'un cheval, d'un mulet, ou de deux bœufs ou vaches, et le conducteur	0	30

(583)

31°. Attelée de deux chevaux, deux mulets, ou de quatre bœufs ou vaches, et le conducteur	of. 50 c.
32°. <i>Idem</i> de trois chevaux, trois mulets, ou de six bœufs ou vaches, et le conducteur	0 65
33°. <i>Idem</i> d'un âne ou une ânesse, et le conducteur.	0 15
34°. <i>Idem</i> de deux ânes ou ânesses, et le conducteur.	0 25

Pour le passage

35°. D'un chariot de roulage chargé, attelé d'un cheval, et le conducteur.	1 00
36°. Attelé de deux chevaux, et le conducteur	1 50
37°. <i>Idem</i> de trois chevaux, et le conducteur.	2 00

Pour le passage

38°. D'un chariot de roulage non chargé, attelé d'un cheval, et le conducteur.	0 80
39°. Attelé de deux chevaux, et le conducteur.	1 10
40°. <i>Idem</i> de trois chevaux, et le conducteur.	1 50

Il sera payé, pour chaque cheval, mulet, bœuf, vache, âne ou ânesse excédant les nombres indiqués pour les attelages, le droit exigible sur chacun de ces animaux non chargé.

Exemptions.

*Sont exempts du péage, le préfet et le sous-préfet en tournée, les ingénieurs et conducteurs des ponts et chaussées, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions; les militaires voyageant à pied ou à cheval, en corps ou séparément, à charge, dans ce dernier cas, de présenter une feuille de route ou un ordre de service; les malles et les facteurs ruraux faisant le service des postes de l'état, et les courriers du gouvernement.



L'ouvrage, une longueur totale entre culées de 110.5m pour une largeur de tablier de 4.5m

Pour retrouver cet ouvrage, fouiller dans quelques ressources cartographiques est une bonne solution !

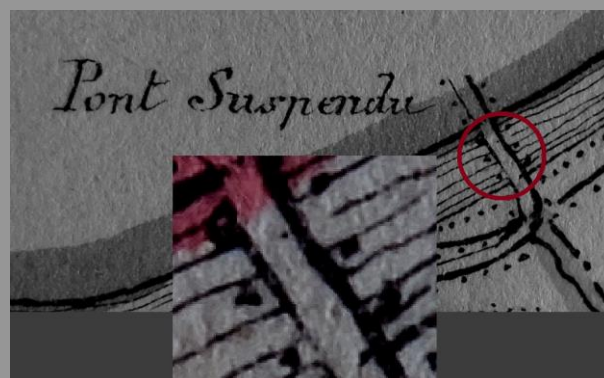
1834



Sur cet extrait du plan cadastral du Lot (AD46, Faycelles), nous retrouvons une orthographe plus commune, La Madelaine, et surtout le dessin des piles de l'ouvrage. C'est un pont suspendu à deux travées et platelage en bois. La pile centrale en milieu de rivière est parfaitement figurée. La commune de rattachement dans le Lot est ici Faycelles.

1860

L'Atlas cantonal de l'Aveyron, par Lacaze et Clergue⁸ propose ce dessin. Pas de nom particulier, mais la mention assez laconique de *pont suspendu*. L'agrandissement du dessin montre cependant le souci de l'auteur de coller à la réalité : les deux travées sont bien figurées avec le dessin des 6 piles.



⁸ Voir site ferrobases.fr pour plus de détails

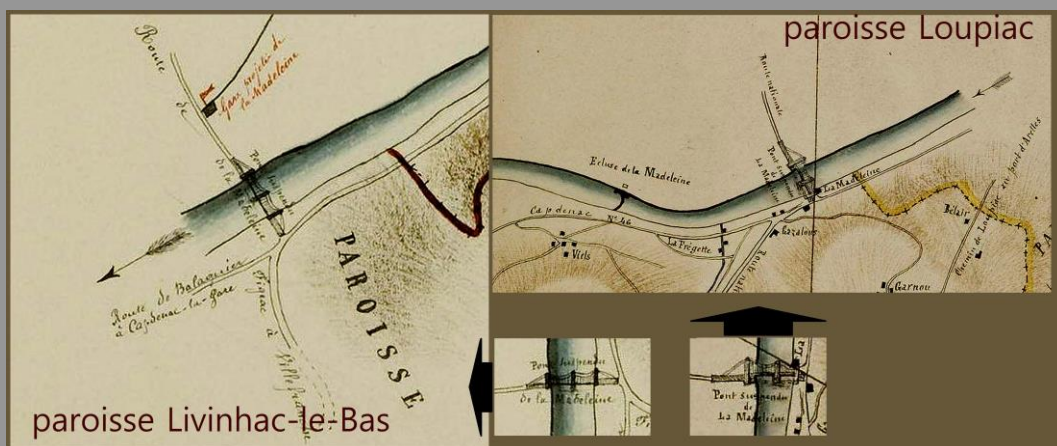
1866



L'ouvrage est correctement figuré, avec ses deux travées, mais il est difficile de deviner sur cette carte de France qu'il s'agit d'un pont suspendu. On peut trouver curieux le dessin des parties latérales, les câbles, pouvant faire penser, à tort, à une construction maçonnée... (Carte Figeac, IGN, *remonterletemps*)

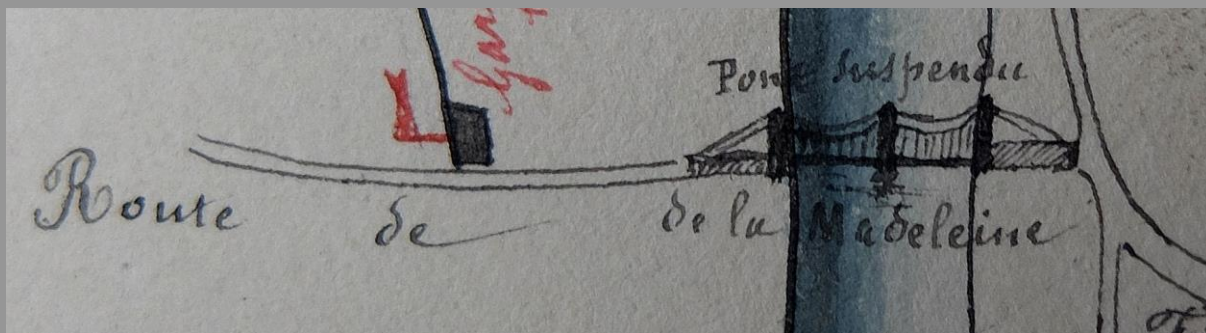
1875

L'atlas paroissial de l'Aveyron et ses centaines de cartes est une ressource précieuse.⁹ Pour les deux paroisses concernées¹⁰ de Loupiac et Livinhac-le-Bas, les dessinateurs ont eu l'excellente initiative non seulement de mettre en place l'ouvrage, mais aussi de nous offrir un dessin en élévation de celui-ci. Cette façon de faire est assez courante pour ces cartes, établies à la demande de Mgr Bourret, alors évêque de Rodez et de Vabres... Dans les deux cas les deux portées se montrent sans difficultés avec une pile bien centrale.



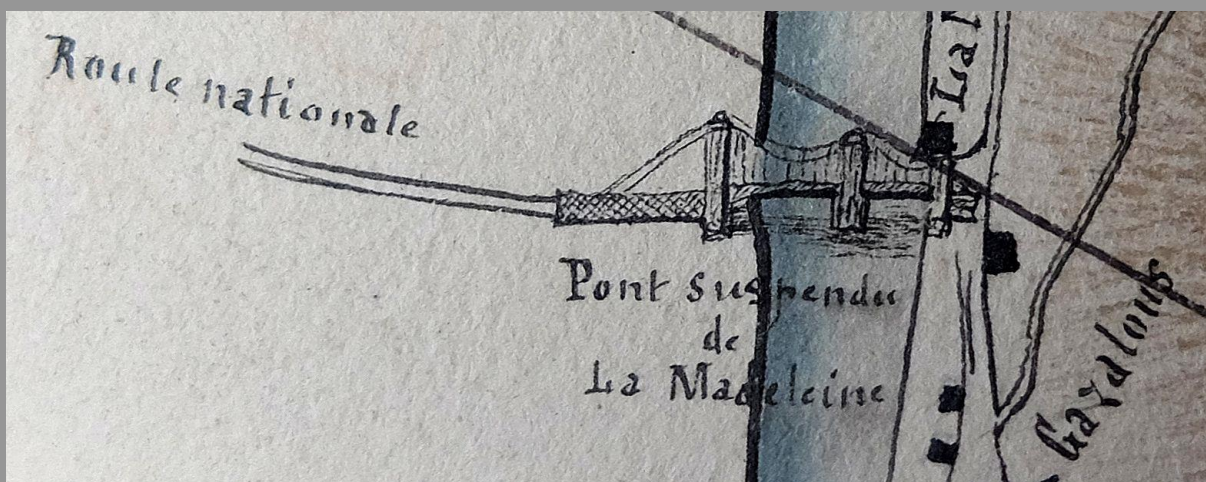
⁹ Voir site ferrobases.fr pour plus de détails

¹⁰ Archives diocésaines, Rodez, Atlas paroissial, paroisse de Loupiac vol Villefranche de Rouergue, I, 48 et Livinhac le Bas, vol Villefranche I, 52



▲ Atlas paroissial, Livinhac-le-Bas, Villefranche I

▼ Atlas paroissial, Loupiac, Villefranche I



1900-1920

C'est l'âge d'or de la carte postale. Parmi les millions de cartes réalisées notre pont ne pouvait manquer sa figuration ! Mais elle est assez modeste. Pour le retrouver plus efficacement, il vaut mieux oublier Pont de la Madeleine dans les recherches ! Mais Lamadeleine, en un seul mot est nettement plus riche dans les résultats. Voici trois exemples.



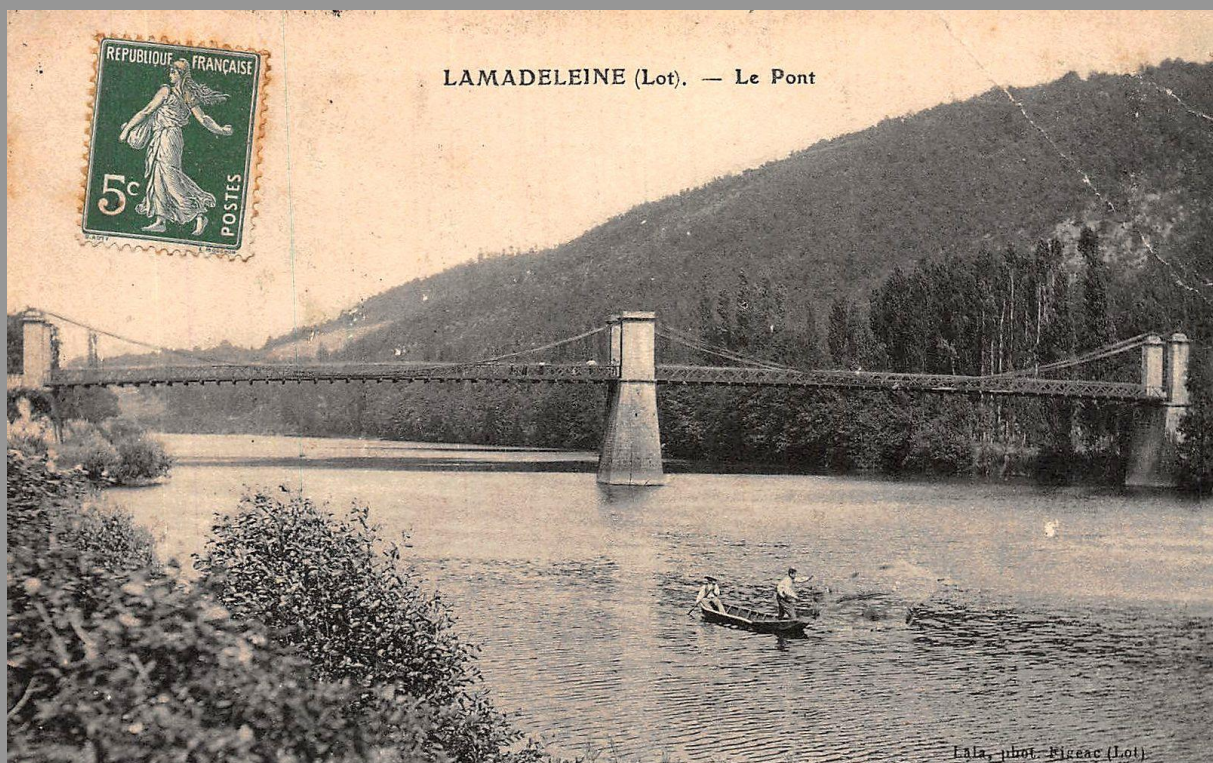
Celui-ci, un beau cliché au soleil d'hiver, parvient à montrer un « bel » ouvrage ! On fera le rapprochement avec le dessin ci-dessus de l'ouvrage de Jarnac¹¹, croisillons des garde-corps identiques, piles de dessin semblable, détails architecturaux...

Cette autre vue, paysagère, un *panorama* précise le titre, ne permet pas de retrouver notre ouvrage dans son ensemble. Un cliché un peu plus large pour mieux voir ce qui est à droite et plus proche aurait été préférable.



¹¹ Les câbles porteurs, constitués de fils torsadés sont ici au moins au nombre de trois par file. Voir l'ombre de ces câbles sur la pile...

Cette troisième vue, joliment mise en scène avec ses pêcheurs (au filet ?) montre un ouvrage imposant ! On imagine donc les difficultés de passage par bac, le Lot n'étant pas toujours aussi calme...



La fin...

Tout a une fin ! Même les ponts suspendus. Enfin, rien ne presse ! Vers 1880 la plupart des conseils généraux, sur leurs moyens propres, et avec la participation de fonds d'état procèdent au rachat des péages établis sur les ponts suspendus, cette suppression étant une opération politiquement très sensible. Souvent une reconstruction des ouvrages par des ponts maçonnés est proposée, le coût d'entretien des ponts suspendus datant des années 1830-1850 devenant excessif. Le pont de la Madeleine ne va pas échapper à la vague. De nombreuses délibérations du conseil général de l'Aveyron -et de celui du Lot- vont dans le même sens. La déclaration d'utilité publique du rachat intervient le 9 septembre 1887. Le concessionnaire concerné est ici la **Société des ponts réunis**¹² qui avait été constituée en 1837. Le 9 décembre 1888 les derniers péages seront donc perçus...

¹² Voir *Des opérations de Bourse par Courtois fils, Guillaumin, Paris, 1856*, p 369-370

§ 4. Projets et avant-projets.

Aucun crédit n'est encore ouvert en 1888, pour continuer les études des projets de rectification ou de construction des routes n^{os} 88, 99, 107 bis, 111, 120 et 121; elles sont par suite suspendues sur le terrain.

§ 5. Ponts à péage.

Le pont de la Madeleine établi sur le Lot, pour le passage de la route nationale n^o 122, à la limite des départements de l'Aveyron et du Lot, est le seul pont à péage à racheter sur les routes du département de l'Aveyron.

Le rachat de la concession de ce pont suspendu a été déclaré d'utilité publique par un décret du 9 septembre 1887. Un arrêté préfectoral du 8 novembre dernier a prescrit aux concessionnaires d'exécuter, dans un délai de trois mois, toutes les réparations nécessaires pour mettre l'ouvrage, tous ses accessoires ainsi que les avenues, en bon état d'entretien et libres de toute servitude; le pont sera ensuite soumis à une épreuve au poids mort.

§ 6. Vœux du Conseil général et des autres assemblées électives.

Route n^o 99. — Dans la séance du Conseil général du 24 août dernier, M. Jugla a déposé

§ 5. — Ponts à péage.

Le pont de la Madeleine, établi sur le Lot pour le passage de la route nationale n^o 122, à la limite des départements de l'Aveyron et du Lot, était le seul pont à péage à racheter, en 1888, sur les routes du département de l'Aveyron.

Le rachat de la concession de ce pont a fait l'objet d'une sentence arbitrale, en date du 22 novembre dernier, qui a fixé à 47,000 francs l'indemnité à allouer aux concessionnaires et décidé que le péage cesserait d'être perçu, sur ledit pont, à partir du 10 décembre 1888.

M. le Ministre des travaux publics a approuvé cette sentence arbitrale à la date du 12 décembre dernier.

Les actions sont réparties :

1° à former par le prélèvement annuel de 1,000 fr., une somme qui se portera à 10,000 fr. ; le surplus des 100,000 fr. sera porté à l'augmentation des actions de capital.

2° à distribuer une somme de capital en dividende qui se portera de 5 fr. par an.

3° à verser les actions de capital sur le pied de 1,000 fr. chaque au cours de sept ans.

Après l'extinction et l'annulation de toutes les actions de capital, l'ensemble des bénéfices sera réparti à titre de dividende entre toutes les actions de possession.

Les bénéfices généraux réalisés dans les dix premières années de possession et de service. Pour accéder à cette annuité il faut être propriétaire d'un action de capital ou 1 action de possession correspondant à 1 action de capital amortie. Chaque année à partir de celle-ci on fait 1 action avec un premier dividende de 100 fr.

Le tableau des répartitions aux actions est en tête de chaque page de l'annuaire.

SOCIÉTÉ DES PONTS RÉUNIS.

Société française en commandite, constituée par acte du 17 septembre 1837.

Raison sociale : *les frères Bayard de la Vingtrie.*

Siège social à Paris, 31, rue Saint-Guillaume.

Durée, du 1^{er} octobre 1837 à l'expiration de la concession la plus longue.

Objet : réunion en une seule exploitation de plusieurs entreprises de ponts suspendus ou autres, exécutées en vertu de concessions obtenues du gouvernement.

Capital social, 3,000,000 fr., divisé en 3,000 actions libérées nominatives ou au porteur de 1,000 fr. chacune.

Les ponts possédés par la compagnie sont ceux de : Auterive (concession ayant encore 10 ans 8 mois¹ de durée), Bousens (8 ans), Bry-sur-Marne (45 ans 10 mois), Castillon (78 ans 8 mois),

¹ A partir du 1^{er} janvier 1856.

Chazey (33 ans 7 mois), Elne (1 an 4 mois), Gaillac-sur-Lot (56 ans 1 mois), Gaillac-sur-Tarn (72 ans 7 mois), Grenade (62 ans 5 mois), Jargeau (52 ans 10 mois), Saint-Julien (24 ans 10 mois), Lacoudette (10 ans 3 mois), Layrac (14 ans 4 mois), Lussac (3 ans 4 mois), La Madeleine (74 ans 3 mois), Milhau (23 ans 5 mois), Mols (33 ans 6 mois), Pommiers (15 ans 4 mois), Précy-sur-Oise (69 ans 1 mois), Puységlier (33 ans 9 mois), Ris (63 ans 7 mois), Salies (70 ans 1 mois), Varetz (15 ans 3 mois), et Vic-sur-Aisne (71 ans). En tout 24 ponts.

Inventaire au 30 septembre.

Assemblée générale ordinaire, le 20 novembre; les voix se comptent de la manière suivante :

1 voix par	3 actions nominatives ou	5 actions au porteur.
2	6	10
3	12	20
4	24	30

Nul ne peut avoir plus de 4 voix.

Répartitions annuelles aux actions

Les actions jouissent d'un revenu fixe de 5 1/2 0/0 par an; elles sont remboursables par tirages au sort avec une prime de 100 fr.

Censeurs : MM. Colonel de Jouffroy. — Sagé. — Lamiot. — A. Moreau-Paris.

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

ANNUAIRE DES PONTS EN 1887

02 décembre 1887

Le Clairon du Lot : journal monarchiste, paraissant tous les jours,

La Madeleine. — Sur le budget de 1888 figure la somme nécessaire au rachat du pont suspendu de la Madeleine, qui unit le département du Lot au département de l'Aveyron, et sur lequel passe la route nationale n° 122 de Clermont à Toulouse.

▲ au son du Clairon dans le Lot

Une suite...de ponts

La fin du péage marque évidemment une date importante pour La Madeleine, mais non la fin du pont suspendu ! Il vit encore sa vie de pont suspendu, fragile, souple, ce qui n'est pas ici une qualité, pendant quelques décennies.

1927

En 1927, un vœu du conseil général est très précis :

De MM. Panassié, Coucoureux, Maruéjols, Magne et Armand :

Les Conseillers généraux soussignés demandent au Conseil général d'émettre le vœu :

Que l'administration procède dans le plus bref délai possible à la réfection du pont de la Madeleine sur la route nationale 122, entre Figeac et Villefranche de Rouergue.

SÉANCE DU 4 MAI

169

Ce pont ne permet plus, depuis longtemps, le passage des véhicules lourdement chargés, et devient de plus en plus dangereux pour le passage des poids normaux, et même des véhicules ordinaires.

De nombreux accidents se sont produits et des mesures immédiates s'imposent.

Adopté.

En 1928, le 26 juillet, le journal *L'Auto vélo* avertissait les participants en insistant sur les prescriptions du préfet imposant l'arrêt à l'entrée du pont ! *Très important !*

de nos
le ceux
qui ne
grosse
os cou-
ries lé-
cmc. —
aisons
oit être
ehnder,
éservoir
du mo-
a stabi-
alement
chance :

la cote de vicroze; La Guepie, Saint-An-
dré, Veullères.
Villefranche-de-Rouergue; contrôle ho-
raire (124 kilom.), 8 h. 3 et 9 h. 6, orga-
nisé par M. Vidal. Attention, jour de mar-
ché; ne pas effrayer les animaux; et par
Causse, Saint-Rémy, puis attention au pont
suspendu de la Madeleine sur le Lot. Se
conformer aux prescriptions de l'arrêté
préfectoral du 26 novembre 1918 qui impose
de marquer un temps d'arrêt devant le
pont et de ne le franchir qu'au pas. Très
important. Loupiac, Figeac, Viazac, Ra-
gnac, Maurs, Sansac-de-Marmiesse.
Aurillac, contrôle horaire (228 kilom.),
11 h. 1 et 11 h. 42, organisé par le Vélo

pèze a
aérien
Pari
Detroy
chanou
pilotes
land T
G
Nos
drille
posée
placée
rin, i
vénézu
Maraca

Des deux solutions étudiées, remplacement ou renforcement, la première sera en fait retenue par l'administration des ponts.

Que l'Administration procède dans le plus bref délai à la réfection du Pont de la Madeleine sur la route nationale n. 122.

En réponse à ce vœu, M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, m'a adressé le rapport ci-après reproduit :

Rapport de l'Ingénieur en Chef

Dans sa séance du 4 mai 1927, le Conseil général a émis le vœu « que l'Administration procède dans le plus bref délai possible à la réfection du pont de la Madeleine sur la route nationale n. 122, entre Figeac et Villefranche de Rouergue ».

En septembre 1926, nous avons signalé au Ministère des Travaux publics l'état actuel de l'ouvrage susvisé, dont les caractéristiques ne répondent plus aux besoins de la circulation, et demandé sa réfection. Comme suite à notre rapport, l'Administration supérieure nous a invité à examiner la question: soit le remplacement, soit le renforcement du pont, après entente avec le Service Central d'Etudes Techniques, à Paris. Les études préliminaires sont commencées. A l'heure actuelle aucune décision n'a été prise.

L'Ingénieur en Chef,

BARE.

Le Narrateur
19 septembre 1931

CHD

CAPDENAC

Pont de la Madeleine. — Les nombreux usagers de la route de la Madeleine ont appris avec un réel plaisir que le pont reliant les deux rives du Lot, dans cette localité, allait être refait à neuf. Les usines de Decazeville ont été adjudicataires de cette construction dont le coût est évalué à deux millions de francs. C'est une belle perspective pour les ouvriers des ateliers de la Compagnie de Decazeville qui ont du travail assuré pour quelque temps, et nous ne pouvons que nous réjouir de cette aubaine pour eux, par le temps de crise que nous traversons. Le pont actuel date de 1832. Il allait donc avoir un siècle d'existence. Le nouveau pont aura plus de 100 mètres de longueur et sa largeur, entre les trottoirs, sera de 5 m. 50. Les trottoirs auront 1 mètre de largeur. Il est à prévoir que l'exécution de ces travaux demandera un laps de

temps considérable en raison de leur importance.

1932

C'est l'année de la reconstruction. Le pont suspendu disparaît, après cependant un siècle de présence, remplacé par un ouvrage métallique.

Le 1 juillet 1932, le ministre des Travaux publics autorise pendant la reconstruction de l'ouvrage l'établissement d'un passage par bac des voitures de 5 tonnes. Le batelier s'engage à faire le passage aller-retour en 20 minutes. Un projet provisoire de ponts de bateaux n'avait alors pas été retenu.

Paragraphe 3. — Travaux neufs

Route Nationale n° 122. — Reconstruction du Pont de la Madeleine sur le Lot.

L'important ouvrage métallique moderne, à deux voies charretières, franchissant le Lot au lieu dit la Madeleine, en remplacement de l'ancien pont suspendu, est actuellement terminé. Les opérations de lançage, opérations fort délicates, compte tenu de la portée et de la masse à mettre en place, ont été réalisées avec un plein succès, courant décembre 1932.

Les épreuves de résistance avec poids mort et surcharges roulantes seront effectuées au début du mois de juillet 1933.

Chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique

« Que la ligne d'Albi à Saint-Affrique soit mise en service dans les délais réglementaires. »

Copie de ce vœu a été transmise à M. le Ministre des Travaux Publics.

Routes Nationales

« Qu'un pont de bateaux soit établi sur le Lot, pendant la durée des travaux de reconstruction du pont de la Madeleine, à la place du bac pour piétons prévu au projet. »

En réponse, M. le Ministre des Travaux publics m'a adressé la dépêche ci-après reproduite :

« Paris, le 1^{er} juillet 1932,

Le sous-secrétaire d'Etat,
à Monsieur le Préfet de l'Aveyron

» Vous m'avez transmis les 14 mai et 13 juin 1932, des vœux des conseils municipaux de Loupiac, de Foissac et de Salvagnac-Saint-Loup et du Conseil Général de l'Aveyron, demandant l'établissement, pendant la durée des travaux de reconstruction du pont de la Madeleine, d'un pont de bateaux sur le Lot, à la place du bac pour piétons prévu au projet.

» Dans leur rapport des 6-7 mai 1932, les ingénieurs du service ordinaire proposent d'accueillir cette demande en faisant valoir, d'une part les facilités que le pont de bateaux procurera à la circulation, d'autre part la possibilité d'employer un certain nombre d'ouvriers qui devraient sans cela être licenciés.

» Ils évaluent la dépense à 120.000 francs, celle prévue pour le bac n'étant que de 20.000 francs.

» Il résulte de l'instruction à laquelle j'ai fait procéder que le batelier qui a offert d'assurer le service du bac accepterait, moyennant un supplément de 1.250 francs par mois, soit 9.000 francs environ pour toute la durée des travaux, de passer les voitures jusqu'à concurrence d'un poids de 5 tonnes par unité. L'aller

RÉPONSES AUX VŒUX

97

et le retour se ferait en 20 minutes, de sorte qu'il y aurait 3 départs par heure de chaque rive.

» Cette solution, moins parfaite que celle du pont de bateaux, mais aussi beaucoup moins coûteuse, permet d'assurer le maintien des communications dans des conditions satisfaisantes et je décide de l'adopter.

» Je vous prie d'en informer les intéressés.

» J'adresse copie de la présente décision à M. l'Ingénieur en Chef de l'Aveyron, en l'invitant à traiter avec le propriétaire du bac sur les bases ci-dessus définies.

Par autorisation : Le Conseiller d'Etat, directeur de la voirie routière, des forces hydrauliques et des distribution d'énergie électrique. »

1944

Boum ! Destruction le 23 juillet¹³ par le FFI du pont de la Madeleine ! Une photo (archives *l'Humanité*¹⁴) montre la travée détruite.



¹³ Le 3 août pour une autre source, <http://club.quomodo.com/aveyronresistance/sabotages-et-attentats-.html> ou le 1^{er} août au vu de la plaque, voir plus bas, apposée sur le pont...

¹⁴ archives.seinesaintdenis.fr, cote 83Fi/21241

1945

La reconstruction du pont est à l'ordre du jour en 1945.

Les 3 autres destructions concernent les grands ponts suivants :

Pont métallique de la Madeleine sur le Lot, N. 122 (100 mètres d'ouverture).

Pont métallique de Bouillac sur le Lot C.D. 42 (146 mètres d'ouverture).

Pont de Port d'Agrès sur le Lot en béton armé (90 mètres d'ouverture).

Pont de la Madeleine. — Notre service fait procéder actuellement à l'enlèvement de l'ancien pont tombé dans le Lot. Les travaux s'élèveront à envi-

RAPPORTS DES CHEFS DE SERVICE

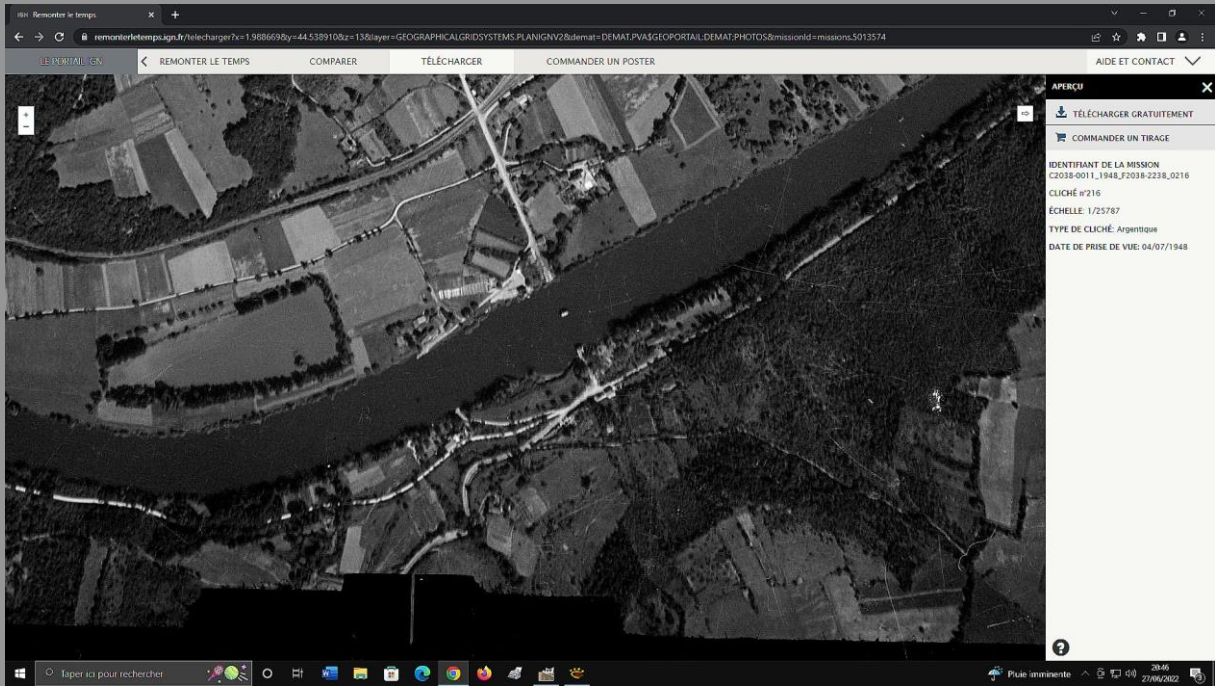
185

ron 3.000.000 francs et seront terminés ce mois-ci. Les tractations en cours, pour la reconstruction d'un nouveau pont métallique sont en très bonne voie, la Direction des Routes m'ayant fait connaître par téléphone que mes propositions étaient agréées.

A l'heure actuelle une baraque pour piétons et un bac de 5 tonnes assurent le passage des véhicules et des piétons.

Il faut évidemment lire *barque pour piétons*, et non baraque.

Les deux photos aériennes suivantes, IGN, 1948 puis 1950 présentent le site de La Madeleine, avec donc un troisième pont, métallique, celui que nous utilisons en 2022.





▲ Une (belle) borne, la RN 122 !

(Version Lot Cantal à défaut d'Aveyron Lot)



La boucle ?

Pour quitter ce chemin de traverse (au sens propre du mot !), la boucle initiée par Decazes et Humann, en 1828, venus à La Sale, Decazeville n'existait pas encore, se poursuit donc avec le pont métallique actuel dont une plaque évoque la construction par les usines de Decazeville. Deux siècles d'histoire à contempler ! On notera évidemment que ce troisième pont trouve son origine à Decazeville, les « *fils de fer* » du premier n'étaient pas locaux, et que l'ingénieur des Ponts n'était autre que M. Lassalle (Georges Henri)¹⁵ ! Difficile de trouver mieux !



¹⁵ On se souvient bien sûr que la famille Lassalle (un lien avec l'ingénieur ?) avait vendu son château et des terres à MM. Decazes et Humann pour établir les usines après la coulée réussie de 1828 à Firmi.