

LE PONT DU DIABLE : MYTHE ET RÉALITÉ

(A la mémoire de Charles Remaury)

Situé sur les communes de Montoulieu et de Mercus-Garrabet, le Pont du Diable fait partie du patrimoine ariégeois réputé et légendaire. Il reliait l'ancienne route nationale 20 à Ginabat (commune de Montoulieu) et depuis quelques années à la nouvelle (E9).

Les offices de tourisme et les panneaux installés à proximité de cet ouvrage indiquent que le Pont du Diable date du XIII^e siècle. De nombreuses légendes y sont attribuées dans lesquelles sont mentionnés Simon de Montfort, Gaston Fébus et bien d'autres...

Qu'en est-il vraiment ? Date-t-il de l'époque médiévale ? Quel était l'intérêt de bâtir un pont (de plus en pierre) dans un creux de vallée difficile d'accès, dans un lieu isolé, inhospitalier et aux pentes si abruptes ? D'autant que le site est connu pour la violence de ses eaux lorsque survient un orage ou la fonte des neiges. Contrairement à ce qui a pu être écrit, des endroits plus paisibles, moins accidentés auraient pu être utilisés non loin de ce lieu pour franchir l'Ariège. Des raisons politiques ou stratégiques comme cela a été suggéré auraient-elles été suffisantes pour édifier un tel ouvrage ? Le chemin le plus court, le plus pratique et le plus aisé, clairement identifié depuis des lustres, est celui qui emprunte le pont de Foix en passant par Montgailhard (ou Montgrenier, comme on disait autrefois).

Alors quelle est la principale raison qui poussa des hommes à construire en ce lieu un pont et les bâtiments qui y sont accolés ? Ces bâtiments servaient-ils de bureau de péage comme cela a été écrit ? Etaient-ils une fortification réalisée par Gaston IV comme avancé ?

Les archives permettront probablement d'infirmer ou de confirmer la période de construction du Pont du Diable situé en ce lieu.

Que disent les archives ?

Aucun texte ne mentionne avant la Révolution un pont ou une construction sur ce site.

Cela paraît surprenant, car un tel ouvrage n'aurait pas manqué d'être cité soit à l'occasion de péages soit pour des réparations à y faire. Rappelons que les ponts en pierres n'étaient pas nombreux et, à part quelques-uns, ils ont été construits tardivement, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle. A titre d'exemple, Claudine Pailhès¹ indique que «*Le pont de pierre de Tarascon prévu depuis 1777 ne fut terminé qu'en 1831...*». Jusqu'à cette date, ce pont était en bois comme le rappelait le préfet Brun via Mercadier

1 PAILHES CL., *Histoire de Foix et de la Haute Ariège*, p. 176 (Ed. Privat, 2000, 287 p.).

dans «*Ebauche d'une description abrégée du département de l'Ariège*»². Pourtant cette ville est, alors, l'une des plus importantes du département. C'était aussi l'une des villes maîtresses du Comté de Foix.

Outre cet aspect administratif portant sur les questions de communications ou de fiscalités pouvant être signalées par les différentes délibérations du Pays de Foix, les textes ne comportent aucune information sur cet ouvrage d'art. Même le «*Dénombrement du Comté de Foix*» écrit sous Louis XIV qui mentionne pourtant les ponts semble l'ignorer.

Que disent les auteurs d'études concernant l'Ariège ?

Le Pont du Diable, anciennement nommé Pont Saint-Antoine, unique en son genre est notoirement connu. De nombreux historiens se sont intéressés à cet édifice et les principaux auteurs ont écrit à son sujet.

M. H. Duclos (1815-1900) est l'auteur de la monumentale «*Histoire des Ariégeois*». Une eau forte du «Pont Saint-Antoine» figure page 20³. Aucune autre information n'est portée sur ce pont par cet auteur qui fait par ailleurs référence à l'existence d'usines proches situées à quelques centaines de mètres de notre ouvrage d'art. Pourtant, si la moindre tradition ou légende avait concerné cet édifice, si le site méritait le plus petit intérêt historique ou archéologique, il est vraisemblable que cet historien aurait traité le sujet. Or, il n'en est rien.

La Société Ariégeoise des Sciences, Lettres et Arts, fondée en 1882 avec pour président d'honneur Adolphe Garrigou, dont il sera question dans cette étude, ne fait jamais allusion à ce Pont du Diable. Des visites étaient programmées pour ses membres afin de connaître les curiosités ou éléments historiques du département. Une sortie a été programmée à la fin du XIX^e siècle dans le secteur de Saint-Antoine (territoire au carrefour de Saint-Paul de Jarrat, Mercus-Garrabet et Montoulieu) : seule la géologie a été étudiée sans la moindre allusion à ce pont. Depuis, d'autres sorties ont eu lieu, sans aucune mention de ce site.

Les archivistes de l'Ariège (dont Félix Pasquier, 1846-1930, qui a tant donné au département par sa curiosité et ses recherches, qui s'est aussi consacré au classement des monuments de l'Ariège et fut un membre actif et président de la Société Ariégeoise des Sciences, Lettres et Arts durant des années.) n'ont jamais été attirés par ce pont devenu «légendaire». Aucun d'eux n'a écrit une seule ligne sur cet ouvrage, à l'exception de Cl. Pailhès (directrice des Archives Départementales) en 2001⁴.

2 MERCADIER, *Ebauche d'une description abrégée du département de l'Ariège*, Imprimée et publiée par ordre du citoyen Brun, préfet du département de l'Ariège (Foix, Pomiés l'aîné, Imprimeur de la Préfecture du Département de l'Ariège, Frimaire An 9, 1800).

3 DUCLOS M.H., *Histoire des Ariégeois* dans la partie IV, chapitre 1^{er} (Didier, 1881).

4 PAILHES, Cl. *Foix et ses environs*, p. 124 (Alan Sutton Eds, 2001, 128 p.). J.J. Pétris avait indiqué cette approche en 1995 dans un ouvrage consacré à Saint-Paul de Jarrat (ce qui a entraîné la présente étude).

Antoine-Ignace Melling⁵ retraçant son périple dans le Midi de la France entre la fin avril et la fin de l'été 1821, ainsi qu'en 1826 (à pied, à cheval, etc...) est passé à Montoulieu et à Mercus : aucune information n'est portée sur notre pont.

Adolphe Joanne dans «*Géographie du département de l'Ariège*» (1880) décrit volontiers les sites et ouvrages, mais ne mentionne pas ce pont.

Pierre Dardenne dans «*L'Ariège au temps de Napoléon ou Essai sur la statistique du département de l'Ariège*» précédé de «*Récits de voyages et d'ascensions des différentes parties du département de l'Ariège entre 1802 et 1805*» ne fait aucune allusion au Pont du Diable⁶.

Le préfet Brun (en poste de 1800 à 1808) via Mercadier, consacre dans «*Ebauche d'une description abrégée du département de l'Ariège...*» un chapitre aux ponts de l'Ariège, dont ceux en pierres, mais n'écrit rien sur notre ouvrage.

Adolphe Garrigou a beaucoup écrit, en particulier sur la Haute Ariège. Bien qu'ayant assumé la charge de directeur de l'usine toute proche de Saint-Antoine, il n'évoque pas l'existence de ce pont.

Heureusement, d'autres auteurs traitent de cet ouvrage d'art.

P. Perret, dans son livre «*L'Adour, la Garonne et le Pays de Foix*», à la page 390, note en 1884 que : «*L'Ariège roule dans une gorge et passe sous un pont fortifié*». Cette information est accompagnée d'une illustration d'E Sadoux que nous avons rapportée dans la note concernant Pierre Dardenne.

P. Baby, dans son ouvrage «*Monographies et cartes communales du canton de Foix*» écrit en 1884⁷, ne mentionne pas le Pont du Diable. Mais, en 1890, dans son «*Guide-Route du baigneur et du touriste dans l'Ariège et l'Andorre*»⁸, il écrit en page 271 : «*On franchit l'Ariège sur le vieux pont fortifié de Saint-Antoine également connu sous le nom de Pont du Diable. Cet ouvrage d'art, composé de deux hautes arches en ogive n'a de remarquable que sa situation pittoresque. Au bout du pont, sur la rive gauche, restes d'un ancien moulin*».

Les Annuaires de l'Ariège, édités depuis 1832, en font mention pour la première fois dans les premières années du XX^e siècle en reprenant ce qu'en dit P. Baby dans son Guide-Route.

5 MELLING Antoine-Ignace, *Un travail complet sur les Pyrénées : les lettres de voyage d'Antoine-Ignace Melling et de Joseph Antoine Cervini* (Ed. du Pin à crochets, 2000, 287 p.).

6 Cet ouvrage repris en 1990 par Alain Boumeton illustre la page consacrée aux ponts par une reproduction du Pont du Diable (p. 247). Certains pensent y voir la preuve que ce pont était contemporain de P. Dardenne et du préfet Brun. Or, il n'en est rien : il s'agit de l'eau forte de Chauvet (lithographie), réalisée par E. Sadoux (1841-1906) et intitulée «*Pont Saint-Antoine*» (reprise chez Duclou et pour la couverture du Bulletin de la Société Ariégeoise des Sciences, Lettres et Arts de 1998). D'ailleurs, A. Boumeton précisait, p. 33, «*Malgré une certaine discordance chronologique, nous avons pensé intégrer quelques gravures ou lithographies...*». Cette reproduction se trouve, aussi, dans le livre de P. Perret, page 390 (voir plus loin).

7 BABY, P. *Monographies et cartes communales du canton de Foix* (Foix, 1884) ; ADA, 8° 31.

8 ADA, 8° 30.

Plus près de nous, dans leur livre publié en 1991, Max et Denise Déjean⁹ écrivent : *«La légende s'appuie sur des éléments réels : si le pont actuel date du XIV^e siècle, ses piles gardent la trace de constructions successives. L'emplacement de cet ouvrage pouvait tenter les constructeurs d'antan : les rives sont si proches qu'une seule arche devait suffire à les relier. Par contre, à cet endroit resserré, les crues atteignaient une rare violence, et il est fort possible qu'elles aient emporté le pont à plusieurs reprises.*

La tradition orale rapporte qu'à l'époque où la seule route reliant Foix à Tarascon passait par là, malandrins et coupe-jarrets y guettaient les voyageurs isolés, qu'ils détroussaient et jetaient par-dessus le parapet. Avec les tourbillons et les remous qui agitent les eaux, particulièrement profondes à cet endroit, on ne retrouvait leurs corps que bien en aval».

Adelin Moulis, auteur d'une multitude de livres ou articles sur l'Ariège, propose la construction du pont au XIII^e siècle (époque qui sera désormais devenue immuable et reprise par la plupart des auteurs). En fait, il ne fait que reprendre, en le modifiant, un texte de 1933 signé J. Mandement.

Dans son introduction aux pages consacrées au Pont du Diable¹⁰, A. Moulis présente le site: *«Le Pont du Diable : Un vieux pont fortifié. Entre Foix et Tarascon-sur-Ariège, un vieux pont à deux arches enjambe l'Ariège : c'est le Pont du Diable. La construction paraît en remonter au treizième siècle, époque durant laquelle cette vallée fut saccagée par les Croisés de Simon de Montfort, auxquels se joignaient bien souvent des routiers pillards désertant les armées royales. Il n'existait alors sur l'Ariège, entre les deux villes ci-dessus mentionnées, que quelques passerelles branlantes et un bac à Malpas (aujourd'hui Bompas). Le bac fut détruit par les pillards et une crue de la rivière emporta les passerelles.*

Le comte de Foix Roger-Bernard se trouvait ainsi à la merci d'une attaque soudaine, les seigneurs demeurant sur la rive droite du cours d'eau ne pouvant lui apporter le prompt secours. C'est alors qu'il invita Pierre de Garrabet à rétablir des passages sur la rivière. Mais le seigneur de Garrabet n'était qu'un modeste troubadour qui, comme tous ses confrères, s'en allait de château en château, la vielle ou le rebec en bandoulière, pour célébrer l'amour courtois en chantant les poèmes qu'il composait lui-même. Il avait cependant comme ami un certain Peyronnet, enlumineur de son métier, mais qui possédait quelques notions d'architecture et qui lui était dévoué sans compter. Aussi lui confia-t-il la construction d'un pont solide. C'est ce pont qui subsiste encore au lieu dit Saint-Antoine.

L'ouvrage fut fortifié plus tard, au quinzième siècle, par Gaston IV, comte de Foix, et devint un pont à péage très fréquenté par les habitants des villages situés sur les deux versants de la vallée, et qui n'étaient pas ainsi obligés de faire les immenses détours par Foix et Tarascon, à une

9 DEJEAN Max et DEJEAN Denise, *Découvrir l'Ariège* (Ed. Horvath, 1991) p. 31-32.

10 Voir les textes sur le Pont du Diable par A. MOULIS dans La Gazette de l'Ariège, N° 52 du 24 décembre 1982 et n° 53 du 31 décembre de la même année (ADA, 1 PER 399/1982), qui sont une reprise de son livre «Légendaire de l'Ariège», p. 80 et suiv.

époque où l'on se déplaçait souvent à pied.

La fortification établie postérieurement à la construction fut faite sur la moitié environ de la longueur du pont, contre la rive gauche de la rivière. Elle semble avoir consisté en un castelet auquel furent sans doute adjoints un moulin et une petite chapelle dédiée à saint-Antoine. Il reste encore aujourd'hui quelques vestiges bien visibles de ces fortifications notamment deux arceaux de pierre, couverts de lierre, reliant les deux parapets, ainsi que les murs extérieurs descendant jusque dans la rivière».

Dans son livre «L'Ariège avant-guerre», il écrit en 1936 (P. 137): «En amont de Foix, à Saint-Antoine, l'Ariège est franchie au moyen d'un vieux pont fortifié, dit du Diable qu'enveloppe une curieuse légende».

En réalité, A. Moulis, considéré comme l'auteur de référence pour ce qui concerne le Pont du Diable, a sûrement repris ce qu'en disait Joseph Mandement (archéologue et auteur d'articles qui eut son heure de gloire) et qui a écrit dès le 15 mai 1933 dans La Dépêche¹¹: «Tous les touristes allant de Foix à Ax les Thermes, soit par la route nationale qui traverse Garrabet et Mercus, soit par la route de Prayols à Tarascon, ont remarqué à l'endroit le plus encaissé du cours de l'Ariège un petit pont à deux arches, surmonté des ruines d'un ancien castelet, et reliant les deux rives abruptes et raides. Fortifié par Gaston IV, sous lequel fut également achevé le vieux pont de Foix, ce pont à péage fut très fréquenté par les gens des vallées de Rabat et de Saurat ainsi que par ceux de Saint-Paul de Jarrat et Celles.

Sa légende paraît remonter au XIII^e, à cette époque trouble où notre malheureux pays ravagé par les croisés de Simon de Montfort, pillé par les routiers, déserteurs des armées de saint Louis, était encore menacé de l'invasion des troupes de Philippe le Hardi, roi de France...».

Marcel Prade¹² consacre une page au Pont du Diable. Les sources, dit-il, sont celles des Archives Départementales de l'Ariège et il écrit qu'il «est difficile de dater ce pont qui dans ses parties primitives pourrait être nettement antérieur au XVII^e siècle».

Enfin, d'autres auteurs, périodiquement, ne font que reprendre comme sources celles d'écrits précédents (en particuliers, celles d'A. Moulis) sans avoir étudié la question. Aussi, le Comité Départemental du Tourisme et les Offices de Tourisme fournissent le message qu'il convient de retenir : le pont est médiéval (antérieur au XV^e siècle) et les datations diffèrent selon la source lue. En général, il est du XIII^e siècle, rarement du XVII^e. Dans certaines annonces touristiques, il est même daté du IX^e siècle. Un périodique avance aussi la date du VII^e siècle !

Divers journalistes ont, évidemment, écrit sur ce pont. Ainsi, par exemple, H. Benabent¹³, journaliste spécialisé dans l'histoire au mensuel

11 ADA, 1 PER 212/1933.

12 PRADE Marcel, *Les ponts Monuments Historiques, Inventaire-description-histoire* (Editions Errance, Paris, 1988, 430 p.), p. 73.

13 : ADA, PER 405/1981. *Entre Foix et Tarascon, le pont du Diable : sinistre, lugubre et légendaire*, L'Ariégeois, août 1981, p. 15-19.

«l'Ariégeois », rappelle que «Ce pont dont la construction remonte à l'origine des temps » est pourvu « d'une salle de garde, d'une tour sur la rive gauche de la rivière ; ce devait être une construction qui devait surveiller les voyageurs, contrôler et taxer les marchandises, mais aussi empêcher les invasions de toutes sortes : étrangers, brigands... ».

Une note dans un dossier de correspondances entre la préfecture de l'Ariège et la commune de Mercus, en 1964, décrit notre pont dans les termes suivants: «Murs en maçonnerie datant du XI^e siècle, couverts de lierre, reposant sur les rochers bordant l'Ariège ; en mauvais état. Ancien corps de logis de la garde du pont du Moyen-Âge»¹⁴. Régulièrement les courriers émanant de la préfecture ou des Bâtiments de France reprennent cette note. Mais depuis peu, ces échanges épistolaires s'interrogent sur la véritable date de construction.

Il convient, enfin, de mentionner ici le passage du livre de M.-C. Bergès¹⁵ écrit en 1839 : «Les curieux sont ravis de voir, au milieu, un pont des plus pittoresques, construit en 1834 par Mr Lamarque, sur les culées d'un ancien pont de la féodalité»¹⁶. Remarque qui peut jeter le trouble dans les esprits...

Les cartes ou les cadastres

Si l'on consulte les «vieilles cartes» telle celle de Cassini du milieu du XVIII^e siècle, notre bon vieux pont n'y figure pas. Mais il faut avouer que Cassini n'y inscrit que les grandes voies de communications. Celle (existant de nos jours) située près de Mercus ou près de Saint-Paul de Jarrat, menant à Montoulieu n'est pas mentionnée.

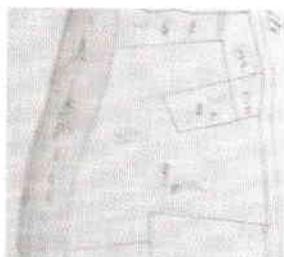
Quant aux cadastres anciens, comme celui dit Napoléonien, n'apparaît pour la zone concernée que la «vieille route Foix-Tarascon» qui partait non loin de l'actuel lieu-dit La Charmille (commune de Saint-Paul de Jarrat) pour rejoindre l'ancienne route nationale 20 (Foix-Tarascon passant par Mercus), aujourd'hui D618 (depuis la création de la 2X2 voies). Aucun chemin ne mène alors de cette route à Montoulieu (par exemple, sur la parcelle n°9, où se trouve actuellement l'un des accès à notre ouvrage), et aucun pont ne franchit l'Ariège en ce lieu. Seules des parcelles de terrains figurent de part et autre de la rivière Ariège¹⁷.

14 ADA : 247 EDT / D 11.

15 BERGES M.-C., *Lectures morales suivies de la description du département de l'Ariège par arrondissements, cantons et communes*, Foix, 1839, p. 199.

16 Claudine Pailhès dans le livre «Châteaux pyrénéens au Moyen Âge» (La Louve, 2009) écrit à ce propos (p. 58): «L'allusion à un «ancien pont de la féodalité» nous paraît bien romantique : l'absence de toute mention antérieure, y compris sur le cadastre napoléonien où les ruines étaient portées, la rend peu crédible».

17 Cadastre dit Napoléonien de Mercus : ADA, 3P 711 ; quant à celui de Montoulieu (3P 733), la feuille de la section A, où devait se trouver la rive gauche de l'Ariège, n'existe plus aux archives départementales.



C'est sur le cadastre de 1848 que notre fameux pont figure, pour la première fois, sur la commune de Montoulieu avec des chemins qui y mènent. Les inscriptions portées sont les suivantes : «*Maison et pont Saint-Antoine*».

Avant ces cadastres (avec plans), existait pour Montoulieu un cadastre écrit¹⁸, sans plan, qui dressait un descriptif avec le nom du propriétaire, la situation et la nature de la parcelle de terre, l'identité des voisins. Datant de 1774, il ne comporte aucune information prouvant l'existence d'un pont, aucune remarque sur une éventuelle construction même ancienne.

Que s'est-il donc passé entre l'élaboration de ces deux cadastres ?

Entre le cadastre Napoléonien et celui de 1848, les parcelles, en 1834, situées de part et d'autre de la rivière Ariège, au niveau du pont que nous connaissons de nos jours, appartiennent, comme l'indiquent les documents¹⁹, à Jean-Baptiste Thérèse Léo Lamarque, appelé couramment Léo par sa famille et ses amis.

Ce propriétaire terrien est issu de l'illustre famille de Saint-Paulet (hameau de la commune de Saint-Paul de Jarrat) : les Lamarque y sont installés depuis 1425 et bénéficiaient d'un bail emphytéotique (les seuls de la baronnie) consenti le 20 mars 1488²⁰ par Gaspard de Villemur après le brûlement du château de Saint-Paul par Catherine de Foix. De milieu aristocratique, de haute bourgeoisie et de petite noblesse, ils fournirent des militaires aux parcours remarquables, comme celui du frère de Léo, Kostka²¹ (saint-cyrien), des avocats reconnus, des religieux et des alliances²² dignes de leur enthousiasme, comme celle avec Adolphe Garrigou aux multiples facettes (industriel, politique, chercheur, historien). Gros propriétaires terriens²³ aux influences politiques indéniables, ils figurent parmi les plus imposés du département après la Révolution²⁴.

18 ADA, 290 EDT/CC2.

19 ADA, 7 S 148 et actes notariés du notaire Graulle de Celles : ADA, 5 E 8992.

20 Les historiens connaissent l'anecdote concernant le trafic de fer organisé par le seigneur de Saint-Paul, en limite du Comté de Foix et du Languedoc, au profit du seigneur de Mirepoix : le comte de Foix demande alors aux Lamarque d'estampiller les produits à leurs armes, d'où le bureau de la marque des fers qui se trouvait à Saint-Paulet sur ce qui s'appelait alors «*la route de Foix tendant au Languedoc*».

21 Voir BSA de 1913 : «*Un officier ariégeois à Sébastopol : correspondance du commandant Lamarque*» par Ph. Morère (de Mercus-Garrabet) ; Mentionné, aussi, par l'abbé Duclos dans son «*Histoire des Ariégeois*» : Vol. V, avant-propos P. XXIX. Kostka Lamarque : 1805-1855.

22 Parmi les alliances : les Séré, les Longuevergne, les Serres ou les Bermon.

23 La famille Lamarque est créditée, en 1848, de 147 ha (dont une partie a été irriguée) sur la commune de Saint-Paul de Jarrat, sans compter les terres sur les environs de Pamiers, issues du côté maternel.

24 Le père de Léo, Kostka, etc..., Lamarque dit Cadet, fut poursuivi par Vadier et Baby.

Léo, en bon Lamarque, eut un parcours étonnant. Né à Pamiers, dans la maison maternelle, le 30 août 1808²⁵ de Jean Joseph Henri et Jacqueline Brassac (mariés en 1801), il entre à l'école polytechnique²⁶ en 1827, puis à l'École d'Application de Metz en 1829. Il s'y fait remarquer par ses engagements, son caractère «têtu d'Ariégeois», ce qui l'emmène à s'en faire renvoyer (14 avril 1831) pour avoir «*persisté à faire partie de l'Association dite nationale de la Moselle, malgré les ordres réitérés, qu'il avait reçu du ministre de la guerre*». Selon son dossier militaire de Vincennes, archives de l'armée, il y est réadmis le 27 juillet 1831 avant d'être promu lieutenant en premier en 1832²⁷.

De retour en Ariège, Léo, avec son frère Victor et leur beau-frère Adolphe Garrigou²⁸, envisage de faire face à la perte de vitesse des forges dites à la catalane. Il projette la construction des gigantesques usines métallurgiques de Saint-Antoine, novatrices à l'époque. Le dossier demandant cette autorisation est envoyée le 18 mars 1836²⁹. Léo, bien que souvent absent de l'Ariège, en fera les études techniques qu'il envoie à son frère Victor ou à A. Garrigou, chargés des constructions. Il les étudie dans ses brouillons en « patois³⁰ de Foix ».

Mais avant de lancer cette entreprise, le 12 juin 1834, Léo Lamarque demande au préfet l'autorisation «*de construire un moulin à farine à trois meules et un moulin à plâtre à une meule dans la commune de Montoulieu, sur la rivière d'Ariège au lieu dit St Antoine où je suis propriétaire des deux rives. Je ne ferai ni prise d'eau, ni canal de fuites et n'userai que de l'eau courante de l'Ariège. Je demande aussi l'autorisation de construire au même lieu, sur l'Ariège, un pont en maçonnerie qui ferait communiquer les moulins avec la rive droite*»³¹.

25 Mais à Saint-Paul de Jarrat selon son Dossier de Vincennes (dossier n° 729).

26 Dans sa fiche-matricule de l'École Polytechnique, nous avons une description physique de Léo Lamarque : « *Cheveux blonds ; Front découvert ; Nez droit ; Yeux bleus ; Bouche moyenne ; Menton rond ; Visage ovale ; Taille : 172* ».

27 Archives de Vincennes.

28 Adolphe Garrigou : né le 10 janvier 1802 à Tarascon et mort à Toulouse en 1893. Industriel, historien, homme politique (participe activement à la Révolution de 1848). Nombreux écrits (publiés ou manuscrits) dont certains sont aux ADA sous la cote 28 J. Son fils, Félix né en 1835, docteur en médecine, hydrologue, est aussi connu pour son travail de préhistorien, en particuliers en Ariège.

29 Constitution de la « Société anonyme Lamarque, Garrigou et autres » chez le notaire Vic de Tarascon le 2 Août 1836 (ADA, 5 E 5910).

30 Dans un manuscrit « *L'avenir de Toulouse* » (1841), Léo Lamarque parle du « patois » : « *Plus souple, plus liante, plus fluide, assez élastique et qualitative dans le substantif pour abréger l'emploi de l'épithète et pouvant marier dans un mot le sens de deux autres : ces qualités manquent à la langue française enchevêtrée d'article et pronom, raide, compassée, alignant le mot de chaque phrase avec vide et régularité, les employant à peu près comme l'arithmétique emploie des chiffres* ». Si ses courriers sont rédigés en un excellent français, les notes personnelles ou ses idées qu'il couche sur le papier sont écrites en occitan.

31 Lettre de demande de constructions par Léo Lamarque : ADA, 7 S 138.



Dès le 1^{er} juillet 1834, des affiches (demandant avis) sont envoyées par le préfet A. de Monicault aux maires de Foix, Montoulieu et de Mercus. Ces responsables répondront favorablement au projet³⁴.

Ainsi, pour la première fois, des documents font état d'un pont sur l'Ariège au lieu-dit Saint-Antoine devant relier la rive droite de la commune de Mercus à la rive gauche de la commune de Montoulieu.

On peut remarquer que l'unique chemin prévu pour mener à ce pont arrive seulement de « l'ancienne route Foix à Tarascon ». Il n'y a, alors, pas d'accès à Montoulieu à partir de ce site. Les raisons sont multiples : Léo Lamarque est originaire de Saint-Paulet (commune de

Saint-Paul de Jarrat) et sa famille habite ce village situé sur la rive droite de l'Ariège ; mais aussi l'ancienne route de Foix à Tarascon est sur cette même rive comme le seront, à quelques centaines de mètres de ce pont, les nouvelles aciéries fondées par des membres de la famille Lamarque et Léo Lamarque en tant qu'actionnaire.

Ce pont semble être dévolu uniquement à l'accès aux bâtiments industriels : un moulin à farine et un moulin à plâtre (auquel sont adjoints deux fours à plâtre). On aura remarqué, qu'initialement, les bâtisses projetées se trouvaient en amont du pont et sur la rive gauche de l'Ariège.

Qu'y avait-il, auparavant, sur ces lieux ?

Comme il est écrit précédemment, le cadastre de 1774 ainsi que le cadastre Napoléonien concernant Montoulieu, ne portent aucune mention d'une quelconque construction. Il restait à trouver les actes d'achat de Léo Lamarque, puisqu'il est dit qu'il est propriétaire et vérifier ainsi si un projet de construction était envisagé ou bien si un pont existait déjà.

Les actes qui rendent Léo Lamarque propriétaire sur chacune des rives de l'Ariège ont été passés chez le notaire Graulle de Celles. Les parcelles sont bien vis-à-vis.

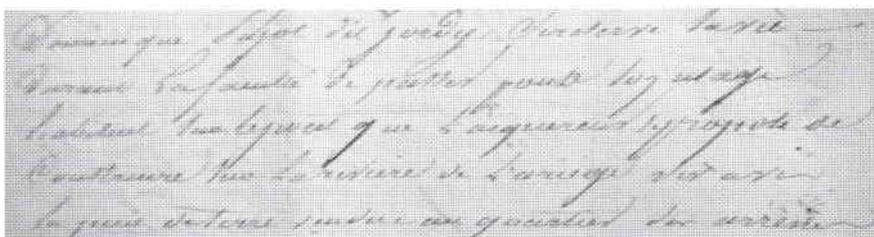
Le premier acte est signé le 26 mai 1834 : le vendeur, Jean Guimard dit Gazaillo est cultivateur à Ginabat. La contenance est de 6,52 ares et le prix de 60 francs. Il concerne la pièce de terre « en remontant du bas de la

34 Lettre du maire de Montoulieu au préfet (11 mai 1835): «De vrais avantages pour mes administrés non seulement à cause des moulins, mais encore à cause du pont qui est très nécessaire pour la commodité des habitants des communes environnantes». Idem pour le maire de Mercus (11 mai 1835, aussi): «estimons que c'est de la plus grande utilité pour la commune...».

rivière jusqu'en haut de la dite pièce confrontant François Pellegrin». Il est précisé que : «attendu que la partie de terrain vendue se trouve **enclavée**... le vendeur s'oblige à laisser passer l'acquéreur...».

Le second acte, daté du 20 juillet 1834, concerne la vente de Dominique Pujol dit Jordy de Garrabet d'un pré au quartier des Arrestes du dit Saint-Antoine au couchant de la rivière, d'environ 60 ares au prix de 1200 francs.

Dans cet acte, on peut lire : «Le dit Dominique Pujol dit Jordy (de Garrabet) se réserve la vie durant la faculté de passer pour son usage habituel **sur le pont que l'acquéreur se propose de construire sur la rivière de l'Ariège vis-à-vis la pièce de terre vendue**...»



D'après ces deux actes notariés, il n'y avait pas de pont à cet endroit puisque, de plus, le deuxième nous informe de la construction à venir de cet ouvrage d'art. Enfin, la parcelle, rive gauche, sur la commune de Montoulieu est bien dite «enclavée».

On peut remarquer par ailleurs que la demande de construction d'un pont et d'un moulin (12 juin 1834) est pratiquement concomitante avec les achats de terrains. Les deux projets vont donc de pair. Ce n'est pas parce que Léo Lamarque avait ces terrains qu'il envisage ces constructions, mais bien pour ces dernières qu'il en fait l'achat. L'idée d'une telle entreprise a donc été clairement réfléchie puisque les plans sont déjà élaborés.

On peut se poser encore la question de savoir pour quelles raisons ces bâtisses sont édifiées de l'autre côté de la rivière Ariège, sur la rive gauche, entraînant la construction d'un pont et non sur la rive droite ? La raison est peut-être d'ordre technique. Polytechnicien³⁵, Léo Lamarque a forcément constaté que la force de l'eau de la rivière se trouve du côté de

35 Léo Lamarque fait partie de cette génération de polytechniciens, en particulier lorsqu'il fréquenta l'Ecole d'Application de Metz, où la préoccupation a été l'élaboration de roues hydrauliques performantes. Un de ses maîtres a été Poncelet, le «pape de la mécanique appliquée en France et en Europe» (Voir le Fonds Poncelet à la Bibliothèque de l'Ecole Polytechnique) ; il fréquente les élèves de Poncelet qui poursuivront ses études : Coriolis ou A. Morin, adjoint de Poncelet à Metz où Léo séjournera et à la fonderie royale de Toulouse où Léo travaillera à ses côtés, ou bien à Tulle encore où notre Ariégeois passera quelques temps... sans oublier Isidore Dédion. Ce fut un temps où les études de mécanique hydraulique seront au summum et où les expérimentations les plus diverses seront entreprises. Il n'est, donc, pas étonnant que Léo Lamarque trouve dans son pays natal les moyens de mettre à profit autant ses interrogations techniques que la réalisation d'idées ayant émergées durant ses études ou ses rencontres du plus haut niveau.

Montoulieu. . C'est donc bien sur cette rive qu'il faut établir ces moulins et ce choix est délibéré.

Signalons aussi que ce moulin est étonnamment prévu sans canal d'amenée. Il fonctionnera, comme il est indiqué dans la demande, uniquement grâce à l'emploi «*de l'eau courante de l'Ariège*³⁶». L'eau n'étant pas canalisée, selon son projet, l'absence de canaux d'amenée et de fuite allège le coût de l'opération puisqu'il n'y a pas à creuser dans de la roche même s'il faut construire un pont pour accéder aux bâtiments ainsi conçus.

Les archives et les courriers conservés dans la famille Lamarque (ou alliances) ne permettent, hélas, de donner que très peu de précisions sur le déroulement des constructions de l'ensemble (pont et moulin). Il n'y est question que du suivi technique de l'expérimentation de cette « usine » qui connaîtra des hauts, mais surtout des bas.

Quant à sa personnalité, Léo Lamarque a démontré dans sa vie un certain enclin à la mégalomanie empreinte de curiosité, d'ingéniosité, de prospectives dans bien des domaines. Les archives familiales font état d'une multitude de ses manuscrits (dont certains ont été publiés³⁷) portant sur des sujets divers («L'avenir de Toulouse», «Projet de colonisation militaire en Algérie», «Projet de modification du système d'artillerie de campagne», «Navigation de Toulouse à l'Océan», «Canal de l'Ariège», «Rendre la Saône entre Chalons et Lyon navigable par les plus basses eaux aux plus gros bateaux», «Solution de la question de la navigabilité du Rhône entre Lyon et Arles, projet détaillé, devis», etc...) dont le mot qui revient le plus souvent est celui de «projet» pour des entreprises gigantesques. Etait-il un visionnaire ou un mégalomane naïf ?

En tous cas, à seulement 26 ans, le polytechnicien Léo Lamarque conçoit un projet qu'il réalisera, contrairement à la plupart de ses visions et études.

Quant aux moyens financiers employés, outre sa solde de militaire, il peut alors compter sur des fonds familiaux confortables. Il se peut aussi que, techniquement, l'économie réalisée en ne construisant pas les canaux d'amenée et de fuite dégage des finances consacrées à la réalisation d'un pont nécessaire à l'utilisation, sur la rive gauche, de la force des eaux de l'Ariège. D'ailleurs, cette technique va semer le trouble dans l'esprit des fonctionnaires en charge de la demande : quelques années plus tard, ils réclameront encore les plans de la prise d'eau et du canal d'amenée ! Mais, comme nous le verrons, dans l'esprit de Léo Lamarque, il s'agit, avant toute chose, d'expérimenter une technique de fonctionnement d'un moulin qu'il a imaginée pour en déposer un brevet, justement sans canal d'amenée,

36 Nous verrons que cette petite phrase comporte un aspect particuliers : Léo Lamarque va faire sur ce moulin des expérimentations en vue de présenter un brevet sur une roue hydraulique sans amenée d'eau ce que les techniciens de la Préfecture auront du mal à comprendre.

37 «De la conquête et la colonisation de l'Algérie», Paris, chez Ancelin, 1841 (consultable à la Bibliothèque municipale de Toulouse : BM 6831) ; «Chemins de fer et canaux en Algérie», Dubos à Alger 1841 ; etc...

comme il l'a écrit dans sa demande. L'histoire du pont est indissociable de celle du moulin.

Quand le pont a-t-il été construit ?

Après la demande de construction du 12 juin 1834, dans un courrier du 2 septembre adressé à Adolphe Garrigou, Léo Lamarque qui est à Saint-Paul, avertit son beau-frère qu'il doit être à Metz le 27 et qu'il partira le 17 ou le 18: *«A cette époque mon moulin à farine sera en jeu»*. C'est donc, qu'il attend une réponse. Dans cette même missive, il demande à Adolphe Garrigou de prendre contact avec son cousin Sans qui connaît le général Soult pour lui donner un congé supplémentaire: *«La raison qu'on pourrait porter, c'est que je voudrai avant mon départ achever de régler ce qui regarde ma petite fortune, et terminer une usine où est placée une partie de mon argent»*.

Une lettre de Léo Lamarque depuis La Fère (Aisne) à son ami Paul Vergé de Saint-Paul, en date du 21 août 1835, semble démontrer que le pont est alors en cours de construction ou sur le point de l'être³⁸: *«Je pense que si tu avais fait faire le pont, tu m'aurais écrit ; dès lors, je n'espère pas en arrivant le trouver prêt : cela me contrariera un peu...»*. Dans ce même courrier, Léo annonce son arrivée le 15 septembre pour un congé de trois mois. Il pense déjà à son moulin: *«En passant à Toulouse, j'achèterai le rouage de fer fondu pour trois meules ; et quinze jours après, je suis sûr de les faire tourner en Bataclan»*.

Léo repart à La Fère, puis à Ham (Somme). Une correspondance régulière va s'ensuivre. Il ne concerne que le mécanisme d'entraînement des meules du moulin. Adolphe Garrigou est le correspondant privilégié : Léo transmet des plans, donne des motivations techniques et le travail à effectuer par son chef de chantier, Vergé dit «Vergérou».

Au printemps 1836, il est sûr que le pont et les bâtiments du moulin sont construits. Par contre, le mécanisme d'entraînement des meules pose beaucoup de problèmes : le système n'est pas au point.

Aussi, Léo Lamarque pense réviser ses objectifs quant au moulin. Il demande à Adolphe Garrigou de tout faire pour acheter les terrains en amont et sur les deux rives, projetant de revenir à la technique du canal d'amenée avec des améliorations de son invention. Il en fournit déjà les explications et les plans.

C'est au travers des problèmes posés par son système de roue que nous aurons quelques indications sur le pont. Le souci et la préoccupation ne sont pas, dans les courriers, cet ouvrage d'art mais bien le fonctionnement du moulin.

Dans les documents étudiés, il faut attendre 1837 pour retrouver des

38 Il faut noter que les maires de Montoulieu et de Mercus n'ont répondu à l'avis demandé par le préfet que le 11 mai 1835.

traces de cette construction. Encore faut-il remarquer qu'elles émanent de la famille Lamarque et non de l'Administration. En effet, dans la demande d'autorisation de construction des aciéries de Saint-Antoine pour établir un barrage au lieu-dit «*Gouffre de Saint-Antoine*», se trouve un plan³⁹ sur lequel figurent le pont, la route y accédant et un bâtiment en bout du pont (dit «*moulin du sieur Léo Lamarque*»). On remarque que les plans initiaux présentés en 1834 par Léo Lamarque pour la construction du pont et des deux moulins (à farine et à plâtre) ne correspondent pas avec ceux présentés lors de la construction des aciéries. Seul le moulin est mentionné et ce bâtiment a changé de place par rapport au plan initial : il se trouve à l'endroit actuel. L'idée d'organiser les bâtiments industriels autour du pont n'est donc venue qu'après en avoir fait la demande. Ceci confirme les dates de construction de la bâtisse et du pont édifiés entre 1834 et 1837 au plus tard. Les fours à plâtre n'y figurent plus.

Que s'est-il passé entre temps ?

Léo Lamarque se trouve loin de l'Ariège puisqu'il est attaché de l'armée du Nord, direction de l'infanterie à Ham. Son frère, Victor Lamarque et Adolphe Garrigou s'occupent de ses affaires ariégeoises. Dans une lettre à Léo, Adolphe Garrigou critique «*la marche éminemment douteuse du moulin*». Léo Lamarque lui répond depuis Ham le 15 mars 1836 : «*La chose est pour moi fort embarrassante : une forte colère de l'Ariège n'a pas encore éprouvé la force des nerfs de la roue unique actuellement fixée en travers de l'eau ; de là une raison d'une roue unique et plus grande. Car j'ai fait dans le temps le nivellement de l'Ariège entre le fonds de Mr Claverie et le moulin⁴⁰*». S'ensuivent, comme d'habitude des considérations techniques. «*Je dois être un peu réfractaire à l'idée de mettre une nouvelle roue suivant le système de celle employée sur un bateau flottant et sur un fleuve large. Ce procédé serait excellent, mais l'Ariège est torrent furieux et même infernal sous le pont du moulin ; je suis donc d'avis avant de commencer autre chose sur les poutres transversales d'attendre l'effet d'une forte crue, avec d'autant plus de raison que mon but est de mettre l'autre roue du plan que je t'ai envoyé*».

Les déboires techniques ne s'arrêtent pas là. Adolphe Garrigou, dans une lettre datée du 6 mai 1836 écrivait que : «*La roue (du moulin) est fracassée par la fureur de l'Ariège*». En conséquence, Léo pense que «*la roue ne doit pas être fixe mais flottante⁴¹ à la surface de l'eau*». Fataliste, il ajoute : «*Je demandais l'épreuve, elle est arrivée, elle a été fatale. Dans ce cas, il s'agit d'être mieux trempée que madame la roue et de ne pas trop*

39 ADA, 7 S 139.

40 Cette considération concerne le débit de l'eau de l'Ariège pour s'engouffrer sous le pont.

41 L'abbé Duclos dans son «*Histoire des Ariégeois*», Vol. V, avant propos P. XXIX et XXX parle de Léo Lamarque : «*était un homme de science en même temps qu'un officier distingué. Il était l'inventeur d'une roue hydraulique marchant sans chute d'eau. Des hommes sérieux pensent que sa roue pourrait rendre de grands services à l'industrie*».

se laisser moleter par cet accident». Il en tire les conclusions suivantes : «Néanmoins, il est temps de mettre un terme à une entreprise que mon état ne m'a pas permis d'achever ; Je ne regarde nullement le capital comme jeté à l'eau ; l'essai que personne n'avait encore tenté de faire marcher pareille roue en travers de l'eau a échoué, mais il a en partie réussi. Il est évident qu'il ne la faut pas laisser exposée au centre du torrent, mais en la rendant pareille à ce qu'elle serait sur un moulin flottant, c'est-à-dire en la tenant toujours à la surface supérieure de l'eau et pouvant au besoin la mettre totalement hors d'eau, on enlèverait à l'essai la partie défectueuse».

Léo va donc abandonner son expérimentation et se consacrer, dès lors, aux constructions des usines métallurgiques de Saint-Antoine, fondées et dirigées par Adolphe Garrigou et Victor Lamarque.

C'est ainsi qu'un accord intervient pour la réalisation du barrage de Saint-Antoine et rappelé par l'arrêt du préfet du 17 février 1838⁴² : *«Sous seing privé en date du 12 janvier 1837 par lequel Léo Lamarque⁴³, officier d'artillerie, propriétaire d'un moulin situé sur l'Ariège, dans la commune de Montoulieu au quartier dit Saint Antoine déclare ne pas s'opposer en aucune manière à la construction d'un barrage quelqu'il puisse être fait sur l'Ariège en aval au dit moulin à la Société anonyme dite des Usines de St Antoine et quels que soient d'ailleurs les dommages et empêchements causés par ce barrage au dit moulin».*

Ce sous-seing privé montre les priorités de Léo : l'avenir du moulin semble lui importer peu au regard de l'utilité du barrage pour les usines dont il devient actionnaire en apportant le pont et le moulin dont il était propriétaire⁴⁴.

Une confirmation de l'état des constructions de ce qui deviendra «le Pont du Diable» nous vient du maire de Montoulieu, monsieur Denjean, qui, dans un courrier à l'ingénieur du département, écrit en 1851 : *«Usines que le sieur Léo Lamarque fit construire dans la commune en 1834. Le moulin à farine a été construit mais il n'a jamais été en activité. Le pont a été construit et non le moulin à plâtre».*

Léo se rapproche en 1839 de Saint-Paul de Jarrat, détaché alors aux Forges du Midi à Toulouse. Il partira l'année suivante à la manufacture d'armes de Tulle (1840), et enfin à la manufacture d'armes de Lyon en 1841 avec le grade de capitaine en premier. Ces activités vont aider les usines Saint-Antoine à avoir des contrats et à faire, à Saint-Paul, des expérimentations sur la qualité des métaux pour l'armée. Mais, il semble que son moulin construit, accolé au pont datant de 1835, ne l'intéresse plus en tant que tel.

42 ADA, 7 S 139.

43 Léo Lamarque, après un bref séjour à Paris, était alors détaché aux Forges du Midi, à Toulouse.

44 Lors de la constitution de la Société Anonyme des Usines Saint-Antoine Lamarque-Garrigou (2 août 1836 : voir acte notarié de Vic aux ADA, 5 E 5910), Léo Lamarque ne figure pas parmi les actionnaires fondateurs (le fonds social était de 300 000 Francs divisés en 30 actions) : c'est, en partie, l'apport de son moulin qui fera de lui l'un des actionnaires de ces usines.

Dans le cadastre de 1848, il n'est question que de «*maison et pont Saint-Antoine*».

Léo mort⁴⁵, ce bâtiment et le pont tombent dans une succession difficile, d'autant que des problèmes financiers (personnels, du côté de Victor Lamarque, d'une part, et des usines Saint-Antoine d'autre part) vont amener la famille à une situation de faillite⁴⁶.

Le moulin et le pont deviendront le numéro 675, section A, avec l'appellation de «*Le Pont*» (nouveau lieu-dit créé depuis son existence) portés sur le cadastre de 1848 de Montoulieu. Cette parcelle aura comme propriétaires, Victor Lamarque⁴⁷, puis Touja⁴⁸ Alphonse de Varilhes, avant de changer, plusieurs fois encore de propriétaires⁴⁹.

Dans les matrices cadastrales qui seront actualisées, il est précisé au numéro 675, à la ligne où est mentionnée la «*maison*» qu'elle est «*démolie en 1865 ; mutation en 1871*⁵⁰». Notons que dans la matrice de 1882⁵¹ des propriétés bâties, il n'est fait aucune allusion à ces bâtisses, alors qu'elles y figuraient lorsque monsieur Touja en était propriétaire (F° 296) et en percevait un revenu de 20 000 francs.

Rapidement le moulin tombera en ruines.

Le pont en 1836

L'existence même du Pont du Diable, anciennement Pont Saint-Antoine, est liée à la construction d'un moulin qui lui est accolé, et non à la liaison entre Montoulieu et la rive droite de l'Ariège. C'est aussi ce bâtiment qui donne toute l'originalité à ce pont et en assure sa pérennité.

Cette bâtisse qualifiée de corps de garde, d'octroi, de bureau de péage ou autres nominations n'est donc qu'un moulin du XIX^e siècle avec des murs d'une épaisseur ne dépassant pas 50 cm, bien décrit. La question est donc de savoir quel était son fonctionnement ?

Pour tenter de le comprendre, nous avons un croquis que Léo Lamarque a envoyé à Adolphe Garrigou en 1836.

45 Léo Lamarque est parti en Algérie le 10 septembre 1842 où il meurt le 29 juillet 1849 d'une «fièvre comateuse».

46 Léo avant de partir en Algérie rédige un testament olographe (12 mars 1842) faisant sa sœur Louise, épouse Timbal, héritière bénéficiaire. Celle-ci donnera ses droits à Victor. Ce détail est important pour sa succession, et donc, pour le devenir de ce pont et de ce moulin. Victor Lamarque sera obligé de vendre le domaine familial de Saint-Paulet pour payer les créanciers... et les actifs des usines vendus.

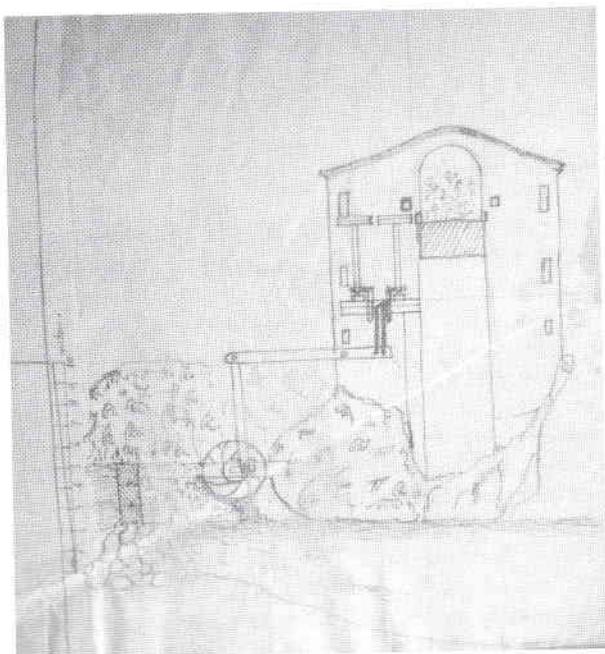
47 Le lieu-dit «*Le Pont*» appartenant à V. Lamarque comprend : «*Maison et sol*» : 7a, 68 pour la maison et 55a 70 pour le sol, le tout représentant le n° 675 ; Les n° 676 (26 a) et 677 (32a) sont dit «*jardins*» ; enfin, le n° 678 : «*pâturage*» (5a 60). Victor Lamarque en devient propriétaire de plein droit après le testament olographe fait à sa sœur, Louise Timbal, qui rétrocède ces biens au frère aîné, Victor.

48 ADA, 3P 2422. Alphonse Touja était l'un des gérants (avec Victor Lamarque et J.F. Lacombe qui devra démissionner pour abus de confiance) des usines Saint-Antoine avant sa liquidation.

49 Gouraud Cyprien, directeur des papeteries à Nantes qui ont repris les bâtiments des usines métallurgiques de Saint-Antoine, en 1902 ; puis, directement la société des papeteries de l'Ariège en 1906... avant d'appartenir, de nos jours à EDF.

50 Date de la vente des usines à la Société Métallurgique de l'Ariège.

51 ADA, 3P 2424.



(Plan de la lettre du 14 février 1836)

Il s'agit d'un plan sur lequel est porté un changement lié à la roue suite à un problème. Cette dernière mouture n'a jamais été réalisée. «*Vous trouverez ci-joint un plan, que j'ai fabriqué à la hâte ; c'est un aperçu de la dernière édition du moulin de Saint-Antoine*» écrit alors Léo Lamarque. Seule change la fixation de l'arbre qui soutient cette roue dans son axe et qui devait être fixée dans une fente creusée dans le rocher.

Ce croquis montre bien que le moulin possède trois niveaux comme en témoigne une photographie prise vers la fin du XIX^e ou au début du XX^e. On peut aussi, de nos jours, voir ces trois niveaux sur les vestiges existants. La question du fonctionnement du mécanisme et du positionnement des meules restait inexpliquée. Mais, parce que le moulin possède trois niveaux, on peut concevoir son fonctionnement.

Si on visite avec attention le rez-de-chaussée du moulin en amont, la petite salle en bordure de l'Ariège finissant presque en pointe comporte les traces d'une fenêtre au ras du sol qui a été fermée. Par cet orifice, il semble qu'un arbre en balancier supportait la roue. Cet arbre était relié à des poutres fixées entre la culée gauche et la pile centrale du pont. Faisant office de balancier extérieur et intérieur, ces poutres lui permettaient d'être mobile. Remarquons que cette ouverture se trouve au même niveau que la partie supérieure de la «pseudo-arche» conçue pour son hydrodynamisme. Ce n'est pas une ancienne arche comme il a été souvent rapporté. La construction de cette arche a pour objectif de renforcer au maximum le

pilier. Quant au mécanisme d'entraînement des meules lui-même, il n'y a pas d'informations précises dans les courriers en notre possession. Il semblerait qu'il n'ait pas rencontré de problèmes. Seule la résistance de la roue en a posé face à la vitesse du courant.

Considérations techniques

Sans rentrer dans les nombreux détails techniques portés dans les lettres de Léo, la roue hydraulique est de son invention et sa principale préoccupation : *« Mon intention n'est pas et n'a jamais été de le laisser dans ce système ; je veux seulement qu'il marche un peu ainsi, pour fonder une demande de brevet qu'on m'a fortement conseillé de prendre. Je vais tout préparer pour cela ».*

Parmi ses écrits adressés à Adolphe Garrigou, où il est question essentiellement de nombre de chevaux escomptés, de force motrice, de mètres cube d'eau, de vitesse d'eau, mais aussi de diamètre de la roue, etc... quelques phrases fournissent des précisions: *« Mon intention est de placer le plus tôt qu'il me sera permis la roue unique, comme dans le plan que je t'ai envoyé dernièrement, car avec pareille roue tout mouvement peut-être parfaitement réglé ; et de plus ce serait une force capable d'agir pendant toute l'année, moins une quinzaine de jours de fortes eaux et de faire tourner non seulement deux meules mais dix meules ou l'équivalent en autre machine. Car j'ai fait dans le temps le nivellement de l'Ariège entre le fonds de Mr Claverie et le moulin. Il y a à peu près trois mètres de chute. Sacrifiant un mètre pour les variations ordinaires de l'Ariège, il resterait une chute de deux mètres à pouvoir utiliser en tous temps. Or le mètre cube d'eau avec cette chute représente une force de 2 mille (kilogramme-mètre) ou de 26 chevaux qui représentent 8 meules de moulin ».* *« Je sais que cette seconde roue ferait deux fois l'effet de la première ; car elle serait toute employée à tourner les meules, puisque le mécanisme est mis en mouvement par celle-ci. Il y a encore un moyen d'octupler leur force, c'est de doubler la vitesse de l'eau sous le pont. Le moyen possible envers et contre tous, c'est de mettre deux arbres superposés en travers de l'eau, sous son niveau ordinaire, à 5 pas au dessus des poutres transversales, là où je suis encore maître des deux rives. Je le montrerai à François, du côté de Montoulieu, le bout des poutres serait maintenu par une entaille en roche vive ; de notre côté par une grosse pierre, qui est dans l'eau » ; « Si le mécanisme, ou poutre plutôt, qui descend le long du pilier souffrait des hautes eaux, je sais un moyen simple d'y remédier ».*

« Vergérou m'a écrit il y a plusieurs jours ; il m'annonçait le sinistre arrivé à mon moulin ; cela ne m'a pas beaucoup étonné ; il fallait être plus raide que le fer pour pouvoir résister à la fureur de l'Ariège au moment où elle passe sous le pont du moulin. Il est fort probable que quelque corps de densité égale à celle de l'eau, comme une poutre de chêne, par exemple, aura rencontré la roue et l'aura fracassée du choc. Malgré toute la confiance que la contexture de fer de la roue inspirât à beaucoup de

monde, je demandai toujours l'épreuve pour juger. Elle est arrivée; elle a été fatale».

«Je te recommande de dire à François de réparer immédiatement le pilier du côté du moulin et de renforcer en arrière par précaution extrême, ainsi que je lui montrai dans le temps. Employer la chaux vive et le sable gros et pur. Prendre la chaux à Nalzen; il ne vaut pas la peine d'en faire un four pour cela. Je tiens beaucoup à ce que cela soit fait durant le mois d'avril. Après l'équinoxe on peut se mettre à bâtir sans risque. Il est malheureux que je sois forcé d'être absent pendant le mois de travail ; mais pas de moyen : tu me remplaceras».

«Au lieu du gros balancier intérieur et du balancier extérieur, qui absorbaient une partie de la force, je n'aurai que deux chaînes formées de 4 ou 5 rondins de fer ajoutés à anneaux, bout à bout, de sorte que la roue ayant non pas 32 fois, mais seulement cinq fois la force qu'avait l'autre pourra faire marcher 3 meules. Les conditions à remplir seront de pouvoir régler la roue et l'enlever au-dessus du danger du courant, d'exiger peu de surveillance et d'être arrêtée à volonté, de marcher par les plus basses eaux et de marcher encore par les crues de 2 ou 3 mètres. Toutes ces conditions seront remplies par la roue qui remplacera la défunte».

Léo préconise ensuite les méthodes de construction suivantes : *«N'emploie pour les maçonneries que du mortier hydraulique soigneusement fait. Assure toi avant de mettre la main à un travail que les matériaux nécessaires sont assemblés ou que leur arrivée ne souffrira point de retard. N'asseoir une maçonnerie sur la roche qu'autant que celle-ci sera aplanie ou disposée en échelons plans ; renonce à ces brochettes de fer qu'une rouille incessante doit finir par corroder»; «Prends tes dispositions et augmente au besoin la dépense...».*

Quelques temps avant d'arrêter son expérience, Léo écrit : *«On me dirait que tout est emporté que cela ne m'effleurait pas, attendu que le raisonnement et l'expérience m'ont appris qu'il convient d'être impassible à tout événement qui ne touche pas toutefois aux sentiments, à l'âme». «Je sais que nombre de gens croient que j'ai fait une fort mauvaise affaire : cela m'inquiète peu. Il faut seulement du temps et de la patience pour démontrer évidemment le contraire».*

Le devenir du moulin.

La bâtisse en tant que moulin n'a donc jamais fonctionné Devenu annexe des usines Saint-Antoine, tombé dans les affres d'une faillite et d'une succession difficile, faisant partie des ventes successives des usines⁵², le bâtiment va tomber en ruines. De nos jours, il appartient à EDF. Jusqu'à ces dernières décennies, les pouvoirs publics ont porté peu

52 Après les Papeteries, l'ancien moulin deviendra possession d'un ensemble de parcelles de terrains ou de bâtisses de la Société Métallurgique de Pamiers (1919), de la Société des Forces Motrices de l'Ariège (1922), de la Société Commeny Archambault et Decazeville avant de passer à EDF.

d'attention à cet ancien moulin. La fonction utilitaire du pont reliant les communes a été privilégiée sur l'esthétique et sur ces bâtiments. Pourtant, c'est bien l'ensemble et en particulier cette bâtisse qui confère à ce site son originalité.

La route du pont après sa construction

Retracer l'historique de cette voie de communication est essentiel pour comprendre le devenir du site du Pont Saint-Antoine. Sans elle, le pont n'existerait peut-être plus de nos jours. Car inutile, il n'aurait pas été entretenu, n'aurait pas subi des réparations. Sans la bâtisse qui se trouve à cheval sur son extrémité, le site n'aurait pas eu ce cachet ni acquis cette notoriété.

Le pont et le moulin construits, ils passent dès 1837 dans les biens de la Compagnie des Usines Saint-Antoine. Or, l'ancienne route royale a été abandonnée au profit du nouveau tracé passant au-dessus d'elle pour éviter «*deux pentes raides*». S'ensuivent des usurpations : les riverains de cette ancienne route agrandissent leurs terrains en empiétant sur cette voie. Adolphe Garrigou, directeur des usines, demande en 1838 au préfet⁵³ qu'il remette cette route en état pour les besoins de son entreprise «*soit qu'on vienne de Tarascon ou de Foix à ladite usine*». «*Cette route bien qu'appartenant à l'Etat a été tellement réduite dans sa largeur, autrefois de 10 mètres, qu'il reste à peine aujourd'hui à certains endroits la place nécessaire pour une simple charrette*». A. Garrigou propose de racheter⁵⁴ cette voie dans le cas où l'État ne veut pas engager des travaux.

Il va s'ensuivre un chantage de la part de l'administration qui va durer des années : «*La conservation de la partie de cette route paraît être d'une haute importance pour les communes situées sur la rive gauche de l'Ariège depuis la construction du pont établi sur la rivière par Léo Lamarque. L'administration pourrait en déclarer la vicinalité si toutefois les propriétaires des usines de Saint-Antoine consentaient à ce que le pont construit sur l'Ariège par monsieur Léo Lamarque et qui est maintenant leur propriété fut considéré comme une dépendance de ce chemin*⁵⁵». «*Faites cadeau au public de ce pont et de la partie d'habitation que ce pont traverse*», etc... Garrigou répond que «*Le sacrifice serait donc immense de notre part*».

Le 8 décembre 1839, le préfet de Bantel propose encore de déclarer cette ancienne route en chemin vicinal de la vallée de Montoulieu à Saint-Paul en rappelant que «*ce chemin qui sort à Prayols ne sera probablement jamais qu'une voie muletière ; Quel roulage pourrait d'ailleurs venir d'une*

53 Lettre du 14 février 1838 (ADA, 12 S 2) ; les usines Saint-Antoine emploient dès le départ de son activité 150 personnes.

54 Ad. Garrigou propose de «*devenir acquéreur de toute l'étendue de la route délaissée s'engageant à laisser à perpétuité cette route à l'état de chemin public*».

55 Réponse à A. Garrigou par l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées en date du 19 avril 1838.

vallée aussi rétrécie ? Ce transport ne peut porter aucun dommage au pont et à la maison qui est une dépendance de ce pont. Mais elle est disposée de telle sorte que le passage du pont peut être au public sans aucune espèce d'amoindrissement pour la maison dont il s'agit». Il ajoute que «Ce n'est pas un abandon pur et simple que l'on réclame de vous en compensation, mais une simple servitude, un droit de passage sur un pont indispensable pour le service vicinal à établir sur les deux rives de l'Ariège. En échange, une communication d'une viabilité parfaite et de plus une ligne vicinale qui vous permettrait d'exporter facilement vos produits.»

Garrigou envisage un droit de péage bien difficile à percevoir d'après la réponse faite par le préfet : «Quant au droit de péage que vous réclamez pour prix de votre concession, l'exercice de ce droit serait bien difficile pour ne pas dire impossible».

Rapidement, le chemin qui s'est instauré peu à peu entre les chemins existants de la commune de Montoulieu jusqu'au pont pour desservir les parcelles de terrain en contrebas de la rive de Ginabat (commune de Montoulieu), va attirer l'intérêt des habitants des communes de Montoulieu, de Mercus et de Saint-Paul de Jarrat, puis des communes limitrophes.

La loi du 24 mai 1842 portant sur les routes royales abandonnées va relancer encore l'affaire, sans succès.

Enfin, profitant des problèmes financiers et des procédures en cours concernant les usines Saint-Antoine, le 1^{er} décembre 1851, un arrêté préfectoral classe le chemin de Montoulieu à Saint-Paul de Jarrat au nombre des chemins ruraux d'intérêt commun sous le numéro 23: «Pour la partie qui traverse le territoire de Mercus entre la limite de Montoulieu et la limite de St Paul (839 m 80) ; Partie de Montoulieu entre le chemin de moyenne communication n° 2 (Foix-Saurat) et la limite de Mercus: 803 m»⁵⁶. De fait, ce document administratif fait référence au chemin et au pont, la limite communale entre Montoulieu et Mercus passant au milieu de la rivière Ariège.

Le classement de cette nouvelle voie engendre, évidemment, des problèmes de gestion, autant de répartition financière que d'expropriations ou d'achat de terrains pour l'officialiser car elle traverse des propriétés privées.

Ainsi, on peut lire sur les registres de délibération de Montoulieu (conseil municipal extraordinaire du 7 mars 1852) : «Avis du conseil municipal sur le projet de classement d'un chemin vicinal à moyenne communication de Montoulieu à Saint-Paul ». «L'utilité de cette ligne n'est pas contestée par le CM, mais il est demandé que la part des ressources affectées à la petite vicinalité ne doit pas amoindrir par suite de l'établissement de cette nouvelle ligne, car la commune fournit déjà à la moyenne vicinalité la moitié de ses ressources, ce qui fait que le service d'intérêt local reste en souffrance».

Dans la séance du 7 mars 1852, le maire de Mercus, Louis Subra, tout

56 ADA : 3 O 598

en approuvant le projet⁵⁷ fait délibérer au sujet des frais : «*Montoulieu doit être classé au 1^{er} degré*».

Au conseil municipal de Saint-Paul du 7 novembre 1852⁵⁸, le maire Victor Lamarque depuis le 19 juillet 1852 déclare : «*Constatant qu'il est important d'ouvrir une communication directe entre St Paul et les communes situées sur la rive gauche de l'Ariège ; que l'attention du Conseil a été appelée sur ce pont par une lettre de Mr le préfet ; que cette nouvelle voie de communication aura pour objet de faciliter une plus grande fréquentation des foires de St Paul et l'échange de divers produits du sol et de l'industrie qui ne peuvent actuellement arriver commodément qu'en faisant un circuit de plusieurs km, ce qui est nuisible au commerce, Délibère à l'unanimité de classer le chemin de St Paul au chemin de moyenne communication de Foix à Saurat sur le territoire de Montoulieu sur la réserve expresse que les habitants de la commune de St Paul ne seraient appelés à faire leurs journées de prestations que sur le territoire de leur commune*».

Victor Lamarque, maire de Saint-Paul, voit un intérêt pour sa commune. Victor Lamarque, responsable de la gérance et principal actionnaire des usines Saint-Antoine propriétaires du pont et de la route y conduisant voit aussi un intérêt à son entreprise alors en situation difficile proche de la faillite.

Enfin, le 12 janvier 1853, le préfet déclare comme chemin de moyenne communication le chemin vicinal de Montoulieu à Saint-Paul⁵⁹: «*Considérant que les 2 chemins vicinaux de Montoulieu à Saint-Paul par le pont de St Antoine tombent de plein droit sur le régime de l'article 6 de la loi du 21 mai 1836⁶⁰, qu'il y a lieu conséquemment à les déclarer de moyenne communication pour les faire participer aux avantages que les règles assurent aux lignes vicinales de cette catégorie sous le numéro 23 le chemin vicinal de Montoulieu à St Paul. Il sera procédé à l'étude de la direction et du tracé*».

Cessions, acquisitions ou expropriations vont durer quelques années, jusqu'au procès-verbal du conseil municipal de Montoulieu réuni le 18 avril 1867.

Où l'on reparle du pont et de sa propriété

Cependant, une question est soulevée par la commune de Saint-Paul de Jarrat au cours du conseil municipal réuni le 10 mai 1857 alors que

57 Dans la délibération, le maire de Mercus au sujet de l'usage de ce chemin dit qu'il sera utile aux : «*bestiaux conduits par les communes de Montoulieu, Amplaing et Prayols aux foires de Saint-Paul et Lavelanet ; aux transports des vins de Roussillon*» (ADA : 247 EDT/D4)

58 ADA, 191 EDT/D3

59 Vues les délibérations prises par les conseils municipaux des communes de Prayols, Montoulieu, Saint-Paul et Mercus ; et vus les rapports de l'agent voyer de l'arrondissement de Foix en date des 12 et 26 octobre 1852 (ADA, 191 EDT/D3)

60 Cette loi de 1836 : «*Les communes devront contribuer à sa construction ou à son entretien...*»

Pierre Fournié était maire. Ce dernier *«Demande de déclarer déclassé le chemin vicinal de St Paul à Montoulieu jusqu'à ce que l'administration ait obtenu des héritiers Lamarque la concession du pont établi sur l'Ariège qui doit relier les parties de ce chemin. Une grande partie des journées et des centimes vicinaux sont absorbés chaque année pour être affectée à ce chemin dont l'utilité est d'autant plus douteuse que les deux communes ne pourront jamais établir un pont si l'on ne peut obtenir la concession de passage sur celui des héritiers Lamarque. Délibère que le chemin de St Paul à Montoulieu soit déclassé jusqu'à ce que l'administration ait obtenu la concession de passage sur ce pont établi sur l'Ariège par les héritiers sans laquelle le dit chemin devient inutile»*.

La décision préfectorale reste en vigueur : le chemin entre Montoulieu et Saint-Paul est reconnu comme tel, le statut du pont attendra. Juridiquement, le pont appartient toujours aux Lamarque d'autant plus que les procédures de liquidation sont toujours en cours et dureront encore plusieurs années.

Cependant, dans une délibération municipale de la commune de Saint-Paul de Jarrat en date du 28 février 1864, on peut lire que *«monsieur Becq, liquidateur des usines Saint-Antoine, abandonne à perpétuité aux communes de Saint-Paul et Montoulieu le Pont dit de Saint-Antoine, sur le chemin de moyenne communication N° 23 de Saint-Paul à Montoulieu moyennant d'entretenir à leurs frais le chemin»*.

Le pont est utilisé, le chemin aussi. En effet, les usines, malgré leurs difficultés vont continuer à fonctionner avant d'être rachetées par la Société Métallurgique de l'Ariège sise à Pamiers en 1871 avec ses immeubles. Le pont et l'ancien moulin en font partie. Ces usines emploient beaucoup de main d'œuvre venant des deux bords de l'Ariège et cette voie de communication est, de plus, largement fréquentée lors de foires et pour les échanges industriels et commerciaux.

La commune de Mercus ayant décidé le 23 mai 1867 *«de ne pas admettre au classement [des chemins vicinaux appartenant à la commune] le chemin dit de St Antoine qui tend vers St Paul⁶¹»*, le problème de cette voie restera, dorénavant, celui des municipalités de Montoulieu et de Saint-Paul.

Rapidement, des difficultés dans le tracé, pour raison de sécurité, vont apparaître. Aussi, un projet de rectification est mis à l'étude *«de manière à faire disparaître la descente dite de Saint Antoine qui présente des dangers pour la circulation»*. Une enquête est aussitôt lancée.

On peut lire dans une délibération du conseil municipal de Prayols que *«Ce chemin est d'une utilité incontestable aux habitants des 3 communes de Montoulieu, Prayols et Ferrières qui ne peuvent passer que par le pont de St Antoine pour aller à St Paul ou à Tarascon. S'ils voyagent autrement qu'à pied, ils sont obligés de passer par Foix, ce qui allonge leur route de 10 à 15 km pour se rendre à l'embranchement de St Antoine. Il se fait dans les dites communes un grand commerce d'exportation de bois de chauffage et d'outillage : elles sont très intéressées à être rapprochées de la gare de St Paul»*.

61 ADA, 247 EDT/D4

Le conseil municipal de Montoulieu déclare en 1873 «*Que l'administration prenne les mesures nécessaires pour que ces travaux soient mis à exécution au plus tôt*». «*Il faut que tous les frais de cette rectification du chemin de Ginabat à Saint-Antoine soient supportés par le département*».

Le conseil municipal de Montoulieu, le 22 juin 1879 apporte les précisions suivantes: «*Quand on se figure en effet que la côte à adoucir à ce point est presque à pic, que par cette route malaisée montent et descendent néanmoins des charrettes ou des voitures tant des communes environnantes que celles de la Barguillère et même du canton de la Bastide de Sérrou pour se rendre aux foires de la Haute Ariège en rejoignant la route nationale n° 20 et que d'un côté de la rampe non pourvu de garde fou, on aperçoit d'une hauteur d'environ 100 m un précipice affreux au fond duquel coulent en flots mugissants (souligné en rouge) les eaux de l'Ariège, on est forcé de reconnaître la légitimité des vœux*». Le conseil municipal demande de refaire une nouvelle étude «*purement économique*».

L'avènement du chemin de fer est aussi un argument pour la pérennité de ce chemin, et donc, pour le pont qui permet la jonction. Après l'arrivée du train à Foix en 1862, la ligne est ensuite prolongée et une station est prévue à Garrabet. Elle sera construite à l'intersection de l'ancienne route de Foix à Tarascon et de la route nationale 20 que l'on pourra atteindre depuis Ginabat en passant par ce pont construit à partir de 1834 et toujours appelé «Pont de Saint-Antoine».

Le conseil municipal de Montoulieu dont le maire est alors monsieur Marrot, réuni le 4 novembre 1870, déclare que «*Considérant que le nouveau chemin se trouvera dans une situation et un aspect convenables et que d'un autre côté, comme il joindra la voie ferrée de Foix à Tarascon, il est indispensable pour les habitants de Montoulieu, [...] que ce projet soit approuvé et reçoive son exécution*».

Le rapport du préfet à la commission départementale, séance du 14 septembre 1880, précise que «*Les communes de Montoulieu et de Prayols ont demandé la rectification du chemin d'intérêt commun n° 23 dans la partie comprise entre le plateau de Ginabat et le pont de St Antoine, territoire de la commune de Montoulieu. L'ancien chemin, dans la partie signalée, se trouve à l'état de sentier et ne saurait être maintenu sans danger à cause de la déclivité du terrain vers la rivière de l'Ariège*».

Le 16 novembre 1883 voit l'adjudication à Lucien Joulé, entrepreneur à Montgailhard de travaux pour la «*Construction du chemin entre Ginabat et le pont St Antoine sur une longueur de 800m* ». Le chemin est enfin réalisé.

Encore des problèmes pour ce chemin

Après un raccordement de ce chemin à celui de Foix-Saurat en 1880, le conseil municipal de Montoulieu demande, le 28 juin 1891, le

déclassement de cette voie numéro 23

Le même jour, le conseil municipal de Saint-Paul délibère de même : «*Que le chemin de St Paul à Montoulieu ne soit plus compris dans le réseau des chemins communs, mais qu'il soit classé dans les chemins de petite vicinalité*», ce qui représenterait une économie de 300 francs d'entretien pour la «*partie comprise entre le pont de Léo⁶² (sic) et la route nationale n° 20*».

Le 2 août 1891, le Conseil Général de l'Ariège acquiesce. Le «*chemin d'intérêt commun n° 23*» devient réseau vicinal ordinaire pour les parties situées sur le territoire des communes de Montoulieu et de Saint-Paul et est classé dans la catégorie chemins ruraux pour la partie comprise sur Mercus.

Une note du maire de Mercus explique le choix : «*Il desservait autrefois les usines St Antoine, mais ces usines chôment depuis longtemps et il est peu probable que le travail reprenne jamais. Actuellement la circulation sur cette ligne est absolument nulle et il n'y a aucune raison pour la maintenir dans le réseau des chemins d'intérêt commun*».

En réalité le maire de Mercus a un autre intérêt : la construction d'un pont franchissant l'Ariège sur sa commune pour relier Mercus à Amplaing et Arignac ferait de son village un centre de convergence. Ce projet avait été décidé en conseil municipal le 10 août 1862⁶³ en même temps qu'une demande de gare pour «*les plâtres d'Arnave, de Bompas et d'Arignac*». Aussi, elle refusa d'admettre au classement des chemins vicinaux le chemin dit de Saint-Antoine et demanda une somme exorbitante à l'offre d'achat de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi qui voulait acquérir un terrain pour construire une halte prévue non loin du pont Saint-Antoine. Subissant les pressions des communes de Montoulieu et de Prayols, la Compagnie construira cette halte pour voyageurs.

Travaux de 1889-1890 et débuts de notoriété

Après les travaux de rectifications du chemin Montoulieu à Saint-Paul, un reliquat de 818,16 francs va être consacré à la restauration du pont avec un projet «*d'empierrement du pont de Saint-Antoine et ses abords sur 80 m*» (26 février 1886).

Le 16 septembre 1889, un devis par les agents voyers est signé et consiste à l'«*Amélioration de 3 lacets et rejointoiement du pont du Diable⁶⁴*». L'adjudicataire est toujours l'entreprise Joulé de Montgailhard.

Dans le détail du devis sont prévus les travaux suivants:

62 Notons l'appellation: «*pont de Léo*».

63 Le maire présente «*la nécessité de construire sur l'Ariège un pont qui mettrait en relation les communes voisines et celles de Mercus et les avantages nombreux qui résulteraient de cette construction. Il serait assez facile de jeter à peu de frais au lieu appelé le Gouffre de la Roche un pont...*»

64 Premier document trouvé relevant de l'administration qui donne au Pont Saint-Antoine la dénomination de «*Pont du Diable*»...

- Remplissage avec menus matériaux et mortier de chaux hydraulique du Teil des voûtes de la route et de la pile : Pile, côté aval ; Tympan ; Douelle de la 1^{ère} voûte (vides a, b, c, d, e), côté Montoulieu ; Douelle de la 2^{ème} voûte (vides f, g, h, i, j), côté Saint-Paul.

- Rejointoiement du pont avec mortier à chaux hydraulique au mètre superficiel : Douelles des deux voûtes ; culées côtés Montoulieu et Mercus ; piles parement coté Montoulieu et Mercus.

Seuls le pont et les abords sont concernés par ces travaux. Il n'est jamais fait référence à la bâtisse accolée. C'est donc l'aspect utilitaire de la voie de communication qui est privilégié et cela sera clairement dit et spécifié dans les travaux postérieurs, jusqu'à la fin du XX^e siècle. L'aspect esthétique n'est pas l'objet des projets et l'ancien moulin ne sera qu'une ruine.

Les travaux réalisés au Pont du Diable vont l'embellir et le faire connaître. Léon Gadrat (1846-1906), éditeur et l'un des tous premiers photographes de l'Ariège, habite Foix. Sa mère est originaire de Saint-Paul, village de Léo Lamarque. C'est à cet éditeur que l'on doit le premier cliché de ce fameux pont pittoresque. D'autres suivront.

En ce début du XX^e siècle, le Pont du Diable, appelé Pont Saint-Antoine, n'est qu'un ouvrage d'art qui permet la circulation entre deux rives. Mais en 1904, une légende lui est rattachée et publiée par Gadrat dans l'«*Almanac patouès de l'Ariège*» puis une autre dans le journal «*L'Ariège Pittoresque*».

A partir de cette date, la notoriété du pont va s'accroître. L'Annuaire de l'Ariège qui jusqu'alors ne faisait que reprendre, dans la rubrique consacrée à Montoulieu, une phrase de Paul Baby («*Ce pont autrefois fortifié et composé de deux hautes arches en ogive, n'a de remarquable que sa situation pittoresque*»), va, cette fois, dans sa monographie de Saint-Paul, y mentionner son «*site pittoresque et la curieuse légende qui y est rattachée*» et cela jusqu'à la fin de sa parution en 1939.

Les photographes Gadrat, Labouche, Gaussens vont diffuser les cartes postales du «*Pont Saint-Antoine*», puis du «*Pont Saint-Antoine de Saint-Paul dit Pont du Diable*» en même temps que de nombreuses vues des usines du même nom (papeteries...). Un article de Joseph Mandement dans La Dépêche du Midi de 1933 va conforter cette notoriété.

Travaux de 1946-1947

Au début de la Seconde Guerre mondiale, l'architecte des Monuments Historiques, monsieur Bonis, va s'inquiéter de la forte demande en constructions de barrages. Il craint que le site intéresse les entreprises. Il demande et obtient le classement du Pont du Diable et de ses abords en 1942⁶⁵.

65 Dans l'arrêt d'inscription à «l'inventaire des sites dont la conservation présente un intérêt général», le ministère avait d'abord placé le 26 janvier 1942, «le Pont du Diable et ses ouvrages annexes...» sur la commune de Saint-Paul de Jarrat (ce qui était une assertion purement locale et non administrative): un second arrêté en date du 30 avril de la même année le situera à Mercus-Garrabet.

Dans sa demande de classement, il exprime déjà des besoins en travaux : *«Il apparaît urgent de réaliser certains travaux de consolidation des encorbellements des tours, situées de part et autre à l'aplomb de la culée gauche. Un débroussaillage important et un rejointoiement général avec des rempochements de pierres seraient à envisager. De même, la protection des couronnements de murs par des glacis en ciment, achèverait le travail de conservation de cette ruine».*

La demande de monsieur Bonis ne restera pas lettre morte après la Libération. Le 30 octobre 1945, le Ministre de l'Éducation Nationale en charge du dossier, dans une lettre adressée au préfet, estime le coût des travaux à 123 000 Frs. Le directeur de l'Architecture se dit prêt à participer *«dans une large mesure à la dépense»*, mais estime, vu l'intérêt touristique *«qu'il conviendrait qu'une partie des frais soit prise en charge par le département et la commune (de Mercus-Garrabet, propriétaire du site selon l'arrêt de 1942 !) sur le budget des chemins vicinaux».*

Le 30 novembre, une lettre tente de faire le point sur les propriétés et responsabilités des communes. Sont donc concernées les communes de Montoulieu et de Mercus sur lesquelles est situé ce pont. Montoulieu est propriétaire du chemin ordinaire numéro 4, Mercus l'est pour le chemin vicinal ordinaire numéro 9 dont l'entretien est à la charge de Saint-Paul de Jarrat !

Un compromis proposé par l'ingénieur des travaux publics répartit ainsi les travaux. Montoulieu est responsable de la 1^{ère} arche (rive gauche) pour le rejointoiement en trois points différents et pour la 2^{ème} arche pour l'arête côté amont à rejointoyer. Le montant des travaux est *«de l'ordre de 1000 Frs»*. Saint-Paul est responsable de *«ce qui concerne la partie du pont à sa charge»*. L'ingénieur ajoute *«La 3^{ème} arche qui se trouve à l'axe de la rivière et qui forme la limite des communes, est en bon état».*

Les travaux sont exécutés par l'entreprise Clergue à Foix, spécialisée dans les monuments historiques pour le compte des Beaux-Arts. La facture envoyée le 10 juin 1946 porte sur les *«travaux urgents de grosses réparations d'un encorbellement exécutés pendant le 1^{er} trimestre 1946»* consistant en *«perçement de trous au poinçon et au marteau pour le passage des pièces maîtresses de l'échafaudage sur pierre n° 4 ; Etayage et calage divers des parties voûtées en contrebas du pont ; Calage avec précaution de la partie en ruines en encorbellement et sur linteau ; Maçonnerie de moellons de petit appareil de la voûte».*

En séance le Conseil Général accorde, le 28 juin 1946, une subvention de 10 000 francs pour les réparations du Pont du Diable. Le 18 décembre 1946, l'ingénieur des travaux publics de Tarascon rédige son rapport et signale que des travaux, outre ceux qui viennent d'être effectués *«restent à exécuter consistant en consolidation de voûtes et ont pour but la sécurité de la circulation et non l'esthétique de l'ouvrage».*

«Les constatations par les Services de l'Inspection des Monuments Historiques ont trait à des déformations du bandeau des deux premières arches sur la rive gauche. En effet, ces arches montrent un déplacement

du bandeau sur l'épaisseur des voussoirs et si une aggravation de ces déformations risque de compromettre l'équilibre du mur de tête et du parapet, elle ne paraît pas devoir compromettre la solidité des voûtes et l'équilibre même de l'ouvrage.

Dans la partie du pont qui se trouve sur la rive droite et par conséquent à la charge de la commune de Saint-Paul de Jarrat, aucune dégradation n'a été relevée qui mérite d'être prise en considération. Ni la voûte centrale ou arche principale au-dessus du cours d'eau, ni la petite arche sur le talus de la rive droite ne présentent de nécessité de consolidation.

Seulement une zone de 3m² environ du mur de tête et de la plinthe côté amont devrait être rejointée après enlèvement du lierre qui la masque et qui nous paraît à l'origine des dégradations des joints.

En conséquence, la commune de Saint-Paul de Jarrat pourra aisément se charger de l'exécution des petits travaux de remise en état de la partie d'ouvrage qui l'intéresse et que la plus grande partie des travaux étant située sur la rive gauche, devra incomber à la commune de Montoulieu».

La procédure du financement restera la même et l'entrepreneur sera encore l'entreprise Clergue de Foix. Les travaux effectués, il faudra attendre 1957, date à laquelle le préfet a des velléités pour entreprendre une nouvelle tranche mais sans suite.

Travaux de 1964

Avec l'arrivée du préfet Jacques Juillet en Ariège le 16 février 1963⁶⁶, un grand chantier va être mis en œuvre.

Dès le 3 mai 1963, l'ingénieur des travaux publics d'État adresse une lettre au maire de Mercus: *«Monsieur le préfet se préoccupe de faciliter les communications entre les deux rives de l'Ariège par les chemins aboutissant au Pont du Diable. Actuellement, des écoulements d'eau sont préjudiciables aussi bien au chemin qu'à l'ouvrage lui-même ; une végétation trop abondante compromet la stabilité des maçonneries».*

Le Conseil Général dans sa séance du 12 octobre 1963 décide le classement dans la voirie départementale de la liaison du chemin départemental 8 à la route nationale 20 par le Pont du Diable après remise en état des sections dont les communes de Mercus et de Montoulieu sont propriétaires. Elle sera classée le 7 décembre 1964 sous le numéro 308. Ainsi, le problème de l'appartenance du pont et de son entretien est définitivement réglé.

Dans une note de la préfecture au maire de Mercus concernant le Pont du Diable, nous pouvons lire⁶⁷:

«Pont classé monument historique depuis longtemps. Murs en

66 Jacques Juillet restera préfet de l'Ariège jusqu'au 11 octobre 1965. Il consacra son temps libre à la recherche historique. Ses travaux vont porter sur les relations Andorre-Ariège et sur une généalogie des comtes de Foix (publiés dans le Bulletin de la Société Ariégeoise des Sciences, Lettres et Arts de l'Ariège de 1965)

67 ADA, 247 EDT/D11

maçonnerie datant du XI^e siècle, couvert de lierre, reposant sur les rochers bordant l'Ariège: en mauvais état. Ancien corps de logis de la Garde du Pont au Moyen Age. Le chemin assez étroit ; passage d'une voiture, surplombe un gouffre profond ou, paraît-il, les voyageurs isolés étaient jetés autrefois. Aménagements existants : route goudronnée depuis peu. Aménagements à prévoir: Un abri en cas de pluie serait utile et un parking assez important serait nécessaire, mais difficile à établir».

Après une étude de travaux de première nécessité, la restauration est confiée le 12 août 1964 à l'entreprise Cancela. Le conservateur régional avoue que *«Les travaux envisagés représenteraient à mon avis moins qu'un minimum, compte rendu du grand intérêt présenté par cet ouvrage».*

Les courriers échangés entre l'architecte et le conservateur nous donne des indications sur les travaux effectués (3 octobre) : *«Avons abaissé le niveau du sol sur le pont afin de rétablir une hauteur de parapet suffisante pour protéger les passants et assurer l'écoulement des eaux par les anciennes barbicanes. Nous avons reconstruit le massif de protection de la base de la pile droite en maçonnerie imitant celle qui existait.*

Nous avons enlevé les arbustes et ronces poussant dans les mortiers en ne conservant que le lierre là où il n'était pas dangereux pour les maçonneries. Enfin, nous avons construit le mur qui fermait l'arche extrême de la rive gauche en une maçonnerie assez archaïque et qui devrait vous convenir.

Nous disposons d'un autre crédit de 300 000 anciens francs. Comment faut-il l'employer ? Il semble que le mieux soit de ne pas arrêter l'entreprise...: deuxième mur sur la seconde arche, barres d'appui et diverses opérations». «La maçonnerie du quart de cône est terminée. Il ne reste qu'à construire le mur sur l'arche de gauche».

Le 18 novembre 1964, les Ponts et Chaussées, subdivision de Tarascon, rédigent leur rapport. On peut y lire, aussi: *«Travaux terminés hier». «L'arc de l'ancienne porte sur le Pont était en plus mauvais état que nous ne le supposions. En effet, il a failli basculer dès qu'on y a appuyé l'échelle. Il a fallu le soutenir et opérer un bourrage de ciment à l'intérieur, remplacer quelques pierres détachées et consolider le tout. La chaux des joints était partie et il y avait des vides entre les voussoirs. C'est un miracle que cet arc ne soit tombé sur quelque passant ou quelque véhicule. Quelques véhicules empruntent ce Pont. Je ne désire pas qu'il soit utilisé intensément, car je crains que les parapets, en encorbellement, ne tombent au moindre choc».*

Donc, les murs qui «soutiennent» les deux arches se trouvant dans l'ancien moulin ne sont pas d'origine, mais bâtis en 1964. De même, le quart de cône actuel à comparer avec les anciens clichés, a été réalisé cette même année.

Travaux des années 1980-1990

Les constructions de la centrale hydroélectrique de Ferrières et du barrage de Garrabet qui va l'alimenter par une dérivation des eaux sur 5,2

km (mise en service en 1986) vont susciter quelques préoccupations pour le Pont du Diable, sa solidité et le débit de l'Ariège qui passe sous son arche. En effet, le débit en aval qui était à la hauteur du barrage de 20m³/s va passer à 4m³/s en été, vu le détournement des eaux sur Ferrières.

C'est ainsi qu'une étude sous-marine des piliers et du site du Pont du Diable va se dérouler en 1980. L'exploration a lieu le 17 juillet par une entreprise spécialisée de Saint-Barthélemy d'Anjou. Les maçonneries des culées sont dites en bon état. Il est signalé des remous dangereux importants en amont.

Les grands travaux dans la zone ne s'arrêtent pas à l'hydroélectricité. La nouvelle route à quatre voies remplaçant la route nationale 20 est en chantier. L'architecte départemental de l'Ariège, J.-P. Augot, attire l'attention sur le Pont du Diable et son statut vis-à-vis des Monuments historiques *«qui est certainement l'un des plus porteurs d'identité pour le pays qu'il dessert»*. *«Là plus qu'ailleurs, s'exprime la poésie particulière du rapport de l'eau et de l'abrupt qu'il souligne et amplifie»*. Une desserte avec un rond point permettra d'accéder à cet ouvrage d'art. En 1986, une reprise des maçonneries est réalisée par l'entreprise Corrèa de Varilhes.

Après plusieurs réunions, le 6 avril 1993, le Conseil Général, maître d'œuvre, informe de son intention de réaliser les travaux qui consistent au nettoyage général des talus; débroussaillage; nettoyage de la décharge; nettoyage de tous les murs (herbes, lierres...), piquage de murs enduits au plâtre, nettoyage de la pile centrale du pont (coulée de bitume), blocage des pierres de couronnement après le nettoyage des murs, décapage de la route; modification du profil en long; réalisation de deux pentes, évacuation des eaux de ruissellement, pose d'un film étanche sur lit de sable et pose de pavés.

Il est donc procédé au nettoyage de l'ensemble de l'ouvrage par «La Cordée» de Lesparrou (végétation, traces de goudron sur le parapet); les travaux de réparations sont dévolus à la Scop Cancela TP de Tarascon.

Le Pont, les Usines et les Barrages

Conçus par Léo Lamarque, bâtis par l'intermédiaire d'Adolphe Garrigou (beau frère de Léo) et Victor Lamarque, son frère, devenus annexes des usines, le pont et son moulin attenant vont suivre, comme biens matériels, les vicissitudes du parcours de la Compagnie Métallurgique située non loin.

Les entrepreneurs de Saint-Antoine n'ont pas attendu les autorisations pour mettre leurs usines en activité⁶⁸. Aussitôt la demande d'autorisation déposée le 11 mars 1836, la structure juridique des futures usines est établie devant le notaire Vic de Tarascon en août 1836⁶⁹. La réponse du

68 *«Le 30 juin 1838, les constructions étant assez avancées pour tirer parti de leur ensemble, l'exploitation de l'usine a commencé sous la direction de Mr Garrigou bien que l'autorisation de la Sté Anonyme ne fut pas obtenue...»* : 5E 3809 (notaire Graulle de Celles en 1842, n° 37)

69 *«... ont fondé une société anonyme pour la création d'un établissement métallurgique au local de St Antoine sous la dénomination de «Cie des Usines de St Antoine sur Ariège»*

conservateur des Eaux et Forêts sur la construction des usines est, pourtant, défavorable. L'autorisation ne viendra, par ordonnance royale, que le 11 janvier 1839.

Il semble que les actionnaires de cette aventure y soient pour quelque chose. Outre Victor, Koska et Léo Lamarque, on y trouve des notables ou responsables politiques de premier plan tels Adolphe Garrigou, le marquis de Portes, Clément Anglade (ancien député), Casimir Déramond (percepteur et maire de Saint-Paul de Jarrat), etc...

Un élément technique va influencer sur le site. Les usines Saint-Antoine, situées à 250 mètres en aval du pont ont besoin d'eau pour leur activité. Dès 1836, un barrage est prévu au Gouffre Saint-Antoine d'une hauteur de 50 cm avec un canal d'amenée situé en rive droite, dont les plans sont établis par Léo Lamarque. Cela aura pour conséquence une élévation du niveau d'eau, mais, aussi, d'un débit ralenti. Il convient donc d'imaginer que, d'une part, la hauteur du pont lors de sa construction était plus élevée que celle de nos jours et, d'autre part, que la vitesse de l'eau passant sous le pont était plus intense.

Le problème du barrage va revenir plusieurs fois sur le tapis. La crue de 1875 a bien été supportée par la pile du pont : la petite arche, côté Mercus, a joué son rôle en évacuant le trop plein d'eau. Seule la culée soutenant le moulin a vu l'eau monter au-dessus des fondations des murs de la bâtisse posée sur la roche.

La crue du printemps 1899 par contre va endommager le barrage du Gouffre de Saint-Antoine. Sa reconstruction (arrêté préfectoral du 17 avril 1901) va se faire par la Société Métallurgique de l'Ariège, mais toujours selon la hauteur prévue lors de l'ordonnance de 1839. Le barrage ne doit pas dépasser les 50 cm de hauteur prévus au départ.

En 1908, La Société Anonyme des Bois, Pâtes et Papiers du Midi qui a racheté les usines demande de relever encore de 0,50 m le niveau du barrage. L'ordonnance de 1839 sera alors abrogée et l'autorisation fournie sur la foi du rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussée du 17 juillet 1908 qui indique que *«Le chemin vicinal ordinaire n° 9 de St Paul à Montoulieu franchit l'Ariège à l'aide du Pont du Diable. Cet ouvrage de construction fort ancienne est formé de 2 arches présentant un débouché linéaire de 10 m et 5 m ; la petite arche ne fonctionne que pendant les grandes crues et dans des conditions défectueuses par suite de la présence de la rase rocheuse formant la berge droite à proximité de la tête amont de l'ouvrage. Ce pont a présenté cependant jusqu'ici un débouché suffisant pour l'écoulement des grandes crues et il est à présumer que l'exhaussement projeté ne constituera pas une gêne pour le libre écoulement des eaux sous cet ouvrage ni pour les intérêts agricoles, ni pour l'usine supérieure «Moulin de Mercus» situé à 4200 m de St Antoine⁷⁰»*. En fait, ce barrage ne sera relevé qu'après 1911. Un rapport signale (mais sans protestation) que le barrage a été remonté de 0,82 m au lieu de 0,50 m.

70 ADA, 7 S 139

Bien plus tard, la préservation du site du Pont du Diable sera la grande préoccupation de l'architecte des Monuments Historiques, monsieur Bonis, en 1941. C'est lui qui va demander à classer l'ouvrage. Sa motivation est dictée par la vague de constructions de barrages à cette époque: «*L'ensemble formé par le pont avec les ruines, situées sur la rive gauche, ainsi que les plantations d'arbres, et les rives : gauche et droite, (200 m en amont et 400 m en aval) demande un classement urgent. En effet, tout dernièrement, des sociétés importantes, d'entreprises, se sont intéressées vivement à cette partie du cours de l'Ariège, en vue de l'installation de barrages. Il serait parfaitement regrettable que ce site dont l'attrait touristique et archéologique est indiscutable, soit profané par des constructions quelconques ou des ouvrages d'art, ayant un but utilitaire. Il demande à la Commission qu'il soit donné un avis favorable au classement du site et du pont comme Monument Historique⁷¹*».

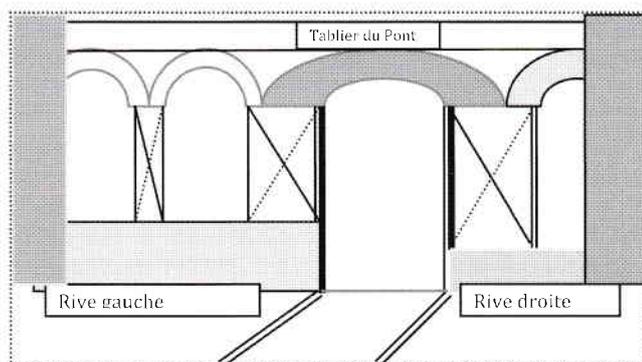
Plus près de nous, J.-P. Augot, architecte de Bâtiments de France, devait alerter à plusieurs reprises la Direction Départementale de l'Agriculture en charge de l'aménagement des voies fluviales de l'Ariège sur le niveau du pont d'eau au pont du Diable qui a été abaissé de 3 m.

De nos jours, on voit parfaitement les assises du pont sur la roche. Les eaux ne sont plus tumultueuses et les algues colonisent.

Note sur la propriété actuelle du pont et du moulin: Le pont, voie de communication, est propriété du département. Quant à l'ancien moulin, il appartient à EDF. La bâtisse a été divisée en deux ainsi que le montre le cadastre de Montoulieu, section A, n° 1191 (partie aval) et n° 1192 (partie amont).

Dernière remarque:

Traditionnellement, on dit que le Pont du Diable comporte deux arches. En fait le pont est constitué de **quatre arches**: deux sur l'Ariège (visibles) et deux dans la continuité, à l'intérieur des bâtisses qui y sont accolées, et, donc, non visibles depuis les rives.



Jean-Jacques Pétris

71 Dossier des Bâtiments de France (Préfecture de l'Ariège)