

Le « pont de Tarnon »

Jusqu'à la construction de la D 907 sur la rive droite du Tarnon dans les années 1860, le « pont de Tarnon » est le lieu de passage le plus important de Rousses. Et avant 1690, seuls des sentiers muletiers desservient la population entre la draye de l'Asclié sur la Can de l'Hospitalet et celle de la Lusette de l'Aigoual à Perjuret. Le franchissement de la rivière n'offrait pas de difficultés particulières au sortir des gorges. Mais les crues violentes ont longtemps empêché les aménagements pérennes.

L'ouvrage actuel n'est pas le plus ancien. Dans un texte de 1408, il est déjà fait mention de la pièce de terre appelée « pont viel » (le pont vieux) quelques dizaines de mètres en aval.

En 1684, Henri d'Aguesseau, intendant du Languedoc (l'ancêtre du préfet de région), charge l'abbé Dulaurens, qui fait office d'ingénieur, d'une étude pour moderniser les « chemins de traverse » du réseau routier cévenol. Celui qui va de Meyrueis à la Can de l'Hospitalet emprunte la voie aujourd'hui déclassée du pont d'Aire à Cabrillac, puis après Massevaques le col de Porte. En arrivant au moulin de Rousses, il ne mesure que 1,25 m « entre 2 petits murs à pierre crue », et traverse une centaine de mètres en amont de l'emplacement actuel « à l'endroit de 2 rochers et au-dessous de la maison de Foulcaran maréchal », future auberge Daunis.

Peu après l'arrestation du prédicant François Vivens à l'assemblée protestante de l'Hospitalet (1689), Lamoignon de Basville, intendant du Languedoc depuis la révocation de l'édit de Nantes (1685), reprend le dossier. Il ordonne de « faire accommoder et élargir lesdits chemins pour établir le repos et la tranquillité publique dans ledit pays », « en sorte que dans le premier jour d'avril 1690 lesdits chemins puissent être entièrement achevés ».

Le devis primitif prévoyait d'élargir le sentier par des murs de soutènement et de construire un pont de bois de 4 m de large « garde-fou compris » : trois arcades sur quatre piles de 4 m de haut « de bonne maçonnerie avec leur avant et arrière bec, savoir 2 piles dans le lit de la rivière et les autres en forme de demi piles ».

Jean Saumade, consul du mandement de Rousses et Massevaques, réceptionne le 21 août 1690 à la fin des travaux une réalisation plus ambitieuse. C'est « le 3e pont fait sur la rivière de Tarnon », après celui maçonné de Massevaques et celui de bois sur piles en bas de la Brasque. Il est « fait de 2 arches dont l'une est d'environ 8 canes (16 m) [...] le tout de bonne maçonnerie, bien qu'il fût marqué de bois, ledit Sr entrepreneur ayant été indemnisé de la plus-value dudit pont par moyen des charrois que les communautés voisines ont fourni suivant l'ordonnance de Mr l'intendant ».

Le modèle de Bâville a résisté. Il a servi de base de calcul pour la passerelle métallique du Gua (1896) : « le niveau des plus hautes eaux connues, c'est-à-dire de celles de l'inondation de 1875, se trouvant à la cote de 7,07 m, il y aura au minimum entre ce niveau et celui des plus hautes eaux un espace libre pour le passage des corps flottants de 2 m ». En septembre 1900, « les eaux ont sérieusement endommagé la pile et les avant-becs et sont montées à 2,50 m au-dessous de l'intrados de la grande voûte » du pont de Tarnon, mais au pont de Prat Nouvel, construit en 1840, elles ont emporté « complètement l'arche de 6 mètres, rive droite, ainsi que les murs d'avenue et démolit sur la rive gauche un mur de soutènement de 5 mètres de hauteur sur une longueur de 7 mètres ».

