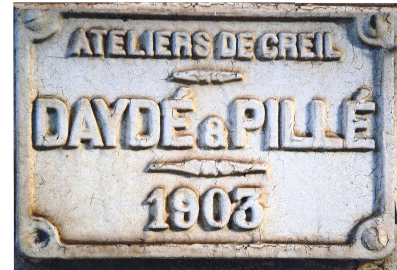


LA MARQUISE DE LA GARE DE BEDARIEUX.

La recherche que voici a été faite dans le cadre d'études sur la mémoire ouvrière et industrielle du Bassin Creillois, dans l'Oise, où a été conçue et réalisée la marquise de la gare de Bédarieux.



Entre le début de la construction difficile, coûteuse et tourmentée de la première ligne de chemin de fer Graissessac-Béziers pour le transport du charbon (en 1852) et la réalisation en 1903 de la marquise de la gare de Bédarieux, cinquante ans se sont écoulés. Depuis 1866, après le rachat de cette première ligne en faillite, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi gère un réseau qu'elle a beaucoup développé :

- vers le nord en direction de Neussargues
- à l'est, sur Montpellier
- à l'ouest jusqu'à Mazamet et Castres

Avec la diversification de l'industrie locale, Bédarieux est devenu un nœud ferroviaire régional important pour le trafic des marchandises (30 000 tonnes en 1893) et pour la fréquentation des voyageurs (270 000, la même année).

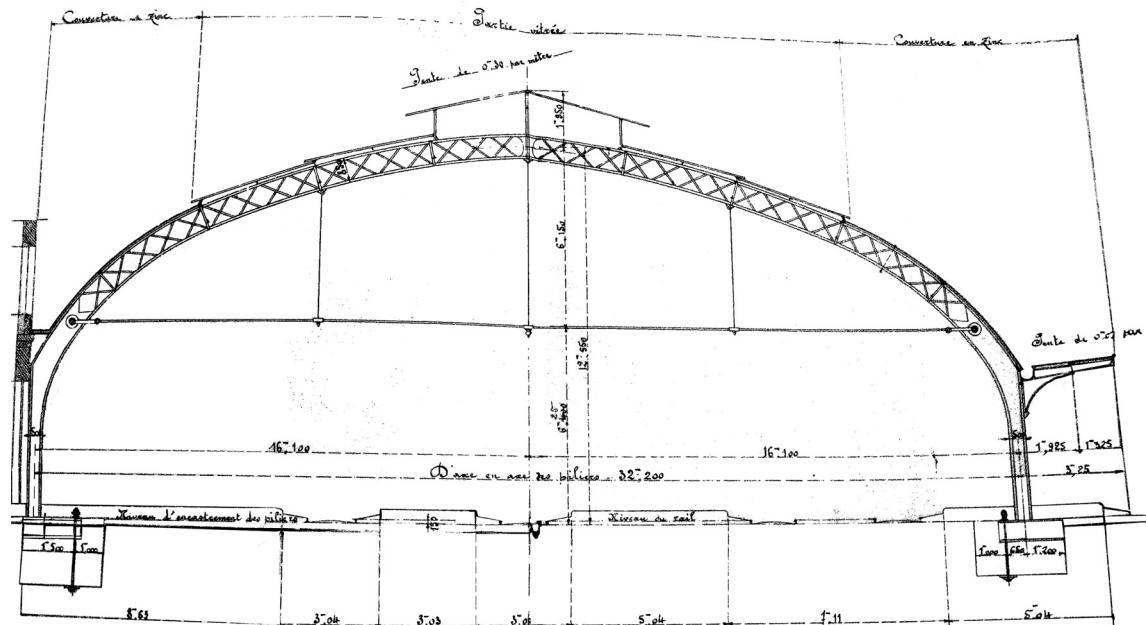
Les techniques ont évolué ; les mentalités aussi. Aux abords de notre ville la Compagnie a pris deux décisions audacieuses et controversées : en 1880, le tracé de la première ligne est passé de la rive gauche de l'Orb à la rive droite abandonnant les collines au pied de Tantajo pour la plaine de Nissergues et la base des terrasses du Causse. Sur ce nouveau tracé, en 1890, a été implantée une gare, moderne, dotée de tous les services, y compris un buffet-buvette.

Les Bédariciens regretteront son éloignement du centre-ville. Ils se résigneront à voir dans leurs beaux viaducs inutilisés, un simple décor. Le site de la première gare sera pour le vingtième siècle un nouveau lieu-dit « la Gare Vieille ».

Soucieux du confort de sa nombreuse clientèle, le Conseil d'Administration de la Compagnie adopte le 22 juillet 1898 le projet d'une halle métallique à la gare de Bédarieux avec un budget prévu de 166 600 francs. L'ordre de services des Ponts et Chaussées du 10 novembre 1898 donne une description précise du futur ouvrage d'art :

« Cette marquise devra être construite d'après le type établi à Bordeaux adapté aux dimensions de la gare de Bédarieux, longueur, 79 m,74 ; largeur, 34 m, 94. On s'appuiera sur le bâtiment voyageurs d'un côté et de l'autre, sur le trottoir de l'entrevoies 4 et 5 avec une portée de 32 m, 45 sans compter l'auvent couvrant la voie jusqu'à l'aplomb du rail. Les arbalétriers, au nombre de dix seront dressés selon la forme d'une ogive trisurbaissée et reposeront sur des pilastres en tôle et cornière. La

toiture sera en zinc, en partie vitrée, les extrémités fermées en masques vitrés. Hauteur sous clef, 12 m, 55. Les rideaux vitrés seront supportés par des poutres à treillis vitrés, situées à 6 m, 25 au-dessus du niveau du rail. L'éclairage sera assuré par un lanterneau de 6 m, 80 d'ouverture et deux bandes vitrées larges de 8 m. »



Marquise de la gare de Bédarieux – Coupe transversale
(SNCF Montpellier - D'après Photo YS 28/09/2011)

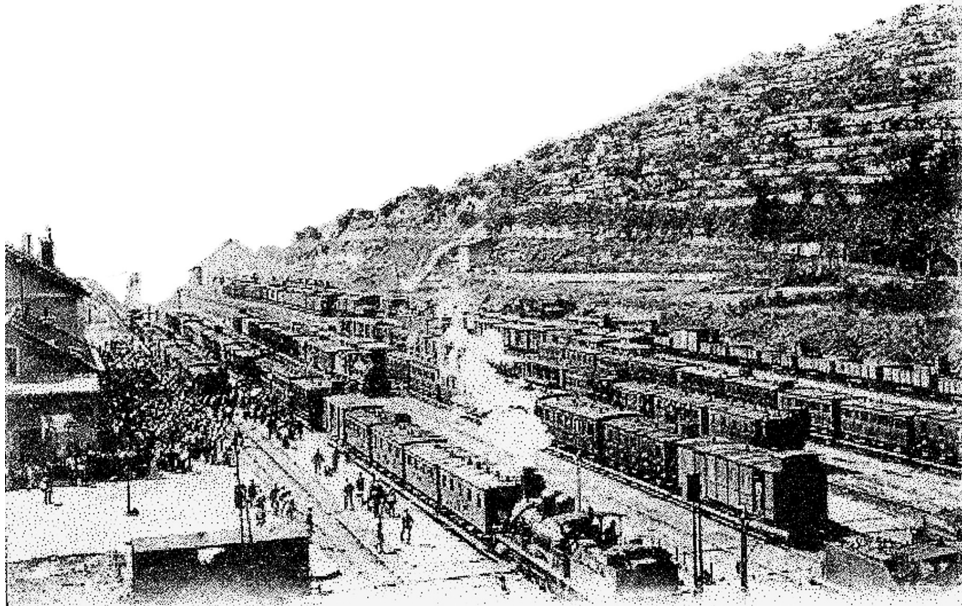
Des arguments de poids entraînent l'acceptation du Ministère le 28 mars 1899 :

« Cette gare expédie ou reçoit 270 000 voyageurs ; en outre, un grand nombre de personnes y changent de train et, parmi celles-ci, il convient de citer de nombreux malades qui fréquentent en été, la station thermale de Lamalou-les-Bains ; ces voyageurs ne trouvent pas à Bédarieux un abri suffisant au moment où ils sont obligés de changer de train et sont exposés à supporter la pluie et ou le vent en hiver et les ardeurs du soleil à la saison chaude. Le projet actuel est destiné à remédier à ces inconvénients et à améliorer en même temps les conditions de service de la gare en abritant le personnel chargé de les assurer. »



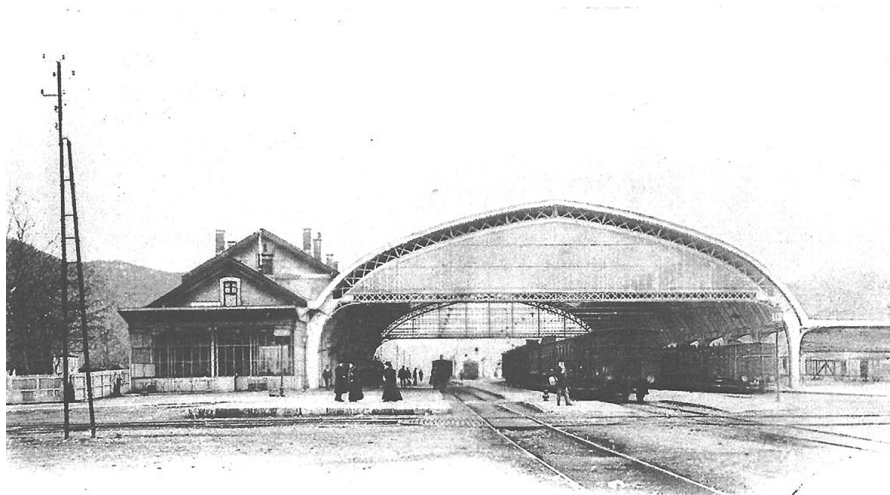
Marquise de la gare de Bédarieux
Coupe transversale côté nord
Le lanterneau et le rideau vitré.
(fragment d'une carte postale du début du 20^e siècle)

Le gérant du buffet craint-il de voir son local plus sombre avec la construction de la marquise ? Il réclame avec insistance à la Compagnie et obtient courant 1901 ou 1902 l'établissement d'une véranda métallique de 80 m2 accolée au pignon nord de la gare.



*La gare de Bédarieux vers 1902
après la construction de la véranda du buffet mais avant celle de la marquise.
(Carte postale : «L'arrivée des vendangeurs »*

Rien de nouveau à la gare de Bédarieux en 1900. A Paris, l'exposition universelle fête la Tour et son constructeur Gustave Eiffel (nous avons en mémoire le viaduc de Garabit en 1885). La société de Creil Daydé et Pillé qui a déjà réalisé la marquise de Bordeaux obtient cinq prix à l'occasion de cette exposition universelle ; elle signe, le 21 juin 1901 avec la Compagnie du Midi le marché de la marquise de la gare de Bédarieux dont le montant est évalué à 141 810 francs. La hausse du prix du fer va retarder les travaux dont l'exécution a été commandée le 5 novembre par l'ingénieur en chef de la Compagnie, Mr Hausser.



N° 3. — Bédarieux. — La Gare (Côté Nord)

C'est seulement en 1902 que l'entreprise Daydé et Pillé passe commande des pièces à trois sociétés de forges et aciéries du nord et de l'est de la France et s'approvisionne auprès de la société des boulonneries de Bavay.

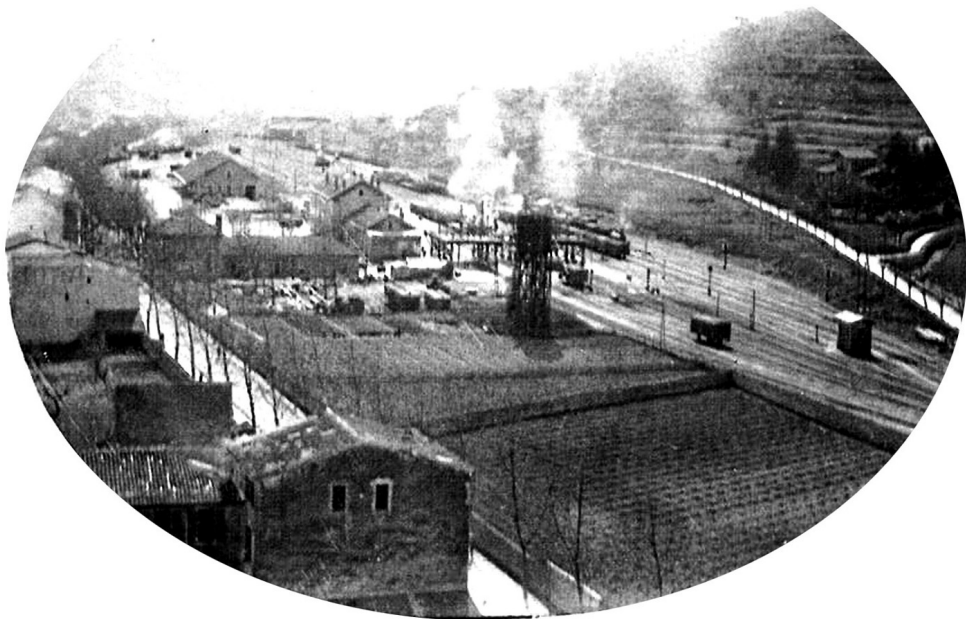
Tout étant prêt au début de 1903, les travaux vont pouvoir commencer. Qui seront les responsables de leur bon déroulement ?

Pour la Compagnie des Chemins de Fer du Midi :

- Monsieur Balandier, ingénieur principal de la voie à Béziers
- Monsieur Marouflet, conducteur à Bédarioux
- Monsieur Fréchou, conducteur de la voie représentant la Compagnie à Bédarioux

Pour l'entreprise Daydé et Pillé :

- Monsieur Piret, chargé de la construction de la halle, domicilié à Toulouse
- Monsieur Davaux, conducteur des travaux



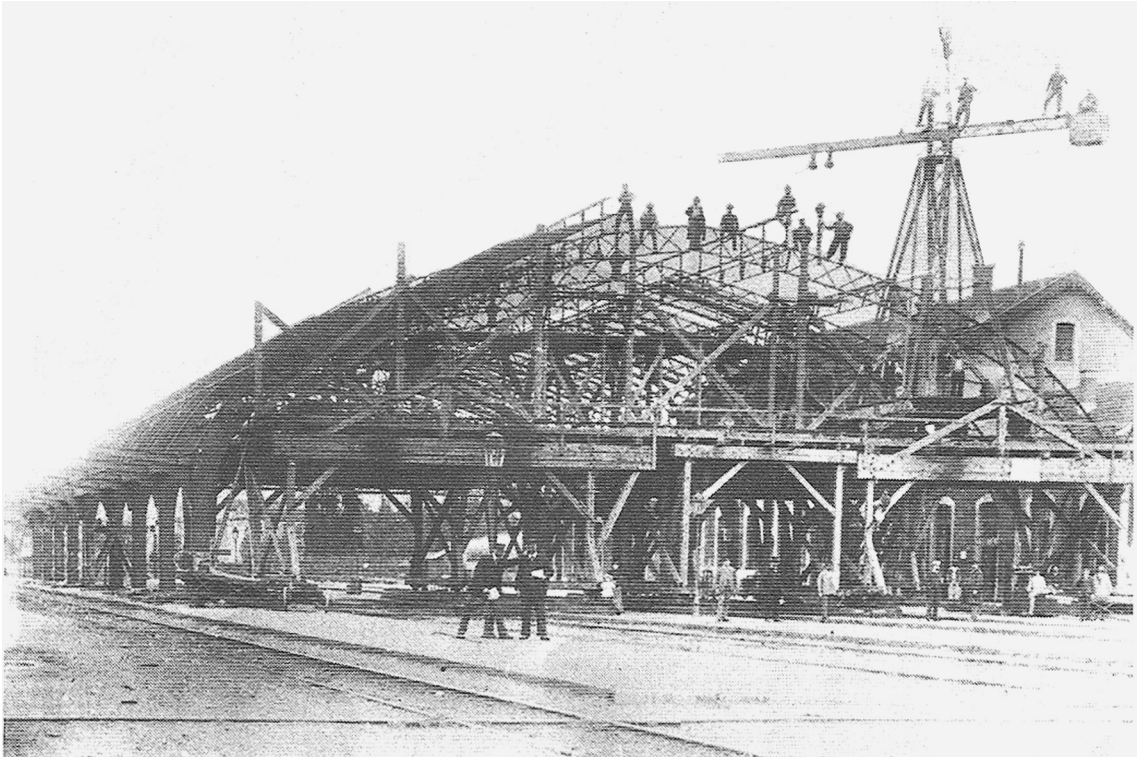
*La gare de Bédarioux en 1903 – Le début de la construction de l'échafaudage en bois.
(Carte postale)*

Le 14 janvier 1903, l'ingénieur Piret arrive à Bédarioux pour l'implantation des travaux. Pour installer l'échafaudage, il faut déplacer la conduite de gaz et tous les becs de gaz sur console qui assuraient, jusque là, l'éclairage de la gare.

En janvier et février, Daydé et Pillé adresse à la Compagnie neuf dossiers descriptifs et cotés concernant toutes les parties de la marquise (échafaudage, piliers, cotes générales des fermes et travées, courbes de pression dans les fermes et à la base des piliers, détail des pannes, panne de faîtage, pannes sablières et chenaux, descentes d'eau, rideaux vitrés des extrémités)

Quelques mois suffiront à la mise en place. Le chef monteur est arrivé fin février (avec, sans doute, les monteurs dont nous ne connaissons pas le nombre.

- 27 jours pour l'échafaudage (mars)
- parties métalliques : 2 mois et demi : avril, mai, 1^{ère} quinzaine de juin
- peinture, 3 mois.



*Construction de la marquise
(Société Archéologique et Historique des Hauts cantons de l'Hérault
André Signoles et Robert Guiraud – « Vivre à Bédarieux de 1870 à 1940. »)*

Daydé a confié la peinture et la vitrerie à un artisan bédaricien, Monsieur Balp. Un petit litige sur la couleur de la troisième couche peut nous laisser supposer que la marquise neuve arborait un bleu métallique, couleur de la quatrième couche... à moins qu'il n'y en ait eu une cinquième ?

Un seul accident est signalé à l'ingénieur principal le 20 mai 1903 : Ferdinand Cantemerle 19 ans, monteur de l'entreprise, est tombé d'une hauteur de 3 mètres d'un échafaudage en démolition. La lettre précise que les formalités prescrites par la loi du 9 avril 1898 ont bien été remplies par le chef monteur. (responsabilité de l'employeur ; paiement intégral des soins médicaux ; 50% du salaire pour les journées de travail perdues par l'accidenté)

Le paiement de la marquise par la Compagnie du Midi à l'entreprise Daydé et Pillé s'est effectué au rythme de l'avancement des travaux par trois acomptes :

- 21 février 1903 : 32 752, 00 fr
- 21 avril : 31 061, 80 fr
- 19 mai 21 71, 47 à la demande de Daydé et Pillé « le montage de la halle étant terminé, nous avons droit au paiement du 3^{ème} acompte, 15% du forfait. »

En septembre, la Compagnie paie le solde et rembourse la caution versée par Daydé et Pillé. Le Conseil d'Administration approuve le règlement définitif le 29 septembre : 141 809, 79 fr, après la réception provisoire des travaux (5 septembre) et le procès verbal de récolement (24 septembre)



Etat actuel, côté nord. (Photo Y.S.)

Il est donc certain que la Compagnie du Midi a payé la marquise. Comment et quand est née la légende du financement par un reliquat du legs de Noémie Berthomieux à la ville pour la construction de l'hôpital ? Les comptes rendus des Conseils municipaux entre 1896 (fin de construction de l'hôpital) et 1904 (réception définitive des travaux) ne signalent rien à ce sujet. Et qu'en est-il du bail emphytéotique entre la ville et la Compagnie du Midi ? Nous ne l'avons pas trouvé. Est-ce par manque de persévérance ? Nous espérons que quelques passionnés de Résurgence s'attaqueront à la question et nous apporteront une réponse.

*Y. Sarrazin – A. Sarrazin Verdaguer
(Recherches : Archives de Bédarieux, Roubaix, Montpellier)*