

## Les Anciens Ponts de *Saint-Cybard*

### I - Existence, Situation et Disparition des Ouvrages

Il existait encore, il y a moins de deux siècles, à une soixantaine de mètres en amont du pont actuel de *Saint-Cybard*, qui franchit la *Charente* au nord de la croupe sur laquelle est bâtie la partie ancienne de la ville d'*Angoulême*, deux très anciens ponts qui ont complètement disparu. Ces deux ouvrages, situés dans le prolongement l'un de l'autre, se trouvaient compris entre l'ancienne rue de l'*Abattoir*, dont l'emplacement est indiqué, sur la rive gauche de la rivière, par la partie aval d'un égout de la ville et la rue de la *Charente* qui aboutit en impasse sur l'autre rive.

Ils étaient séparés l'un et l'autre par une île qui existe encore.

Les renseignements qu'on possède sur ces deux anciens ponts ne sont pas très nombreux; ce n'est guère qu'incidemment qu'il en est question dans tes publications de notre société.

On en possède cependant un dessin<sup>1</sup>, fort bien fait d'ailleurs, les représentants tels qu'ils existaient en 1750, trois ans après la grande crue de la *Charente*, du 22 février 1747, qui avait complètement détruit ou profondément détérioré les quatre arches du pont situé sur le bras de rive droite, sans parler d'autres avaries, moins importantes causées à l'autre pont.

Ces ouvrages ne furent pas restaurés; leur état général et leurs dispositions ne permettaient ni de les approprier aux besoins de la circulation, comme on l'a fait à beaucoup d'autres, ni surtout de les rendre susceptibles d'assurer convenablement l'écoulement des eaux de crue. Ils étaient du reste d'une solidité plus que douteuse.

Leur dessin nous permet d'en faire une description exacte; en la complétant par les renseignements que nous avons pu glaner de divers cotés, notamment dans les archives de la ville d'*Angoulême* et dans les archives départementales tant de la *Haute-Vienne* que de la *Charente*, nous arrivons à faire de ces anciens ponts un historique qui ne paraît pas avoir encore été fait et qui, bien qu'évidemment incomplet, ne nous paraît pas dénué d'intérêt. Il rentre évidemment dans le cadre de nos études sur les vieux ponts et les anciens de la *Charente* dont quelques-unes ont déjà été publiées.

### II. - Description Générales des Ouvrages

**1 - Pont du Bras de la Rive gauche.** - L'ouvrage situé sur le bras de rive gauche, ou bras de l'abbaye<sup>2</sup>, comprenait sept arches, dont trois, les arches n<sup>os</sup> 1, 6 et 7, étaient en plein cintre. Les quatre autres, *moins anciennes évidemment que les précédentes*, étaient voûtées suivant des ogives en *quinte point*.

La largeur ou ouverture de ces sept arches variait de 3 m. 90 à 5 m. 85, soit dans le rapport de 1 à 1.50, avec une largeur moyenne de 5 m. 20. La largeur des piles était comprise entre 2 m. 45 et 3 m. 40, variant ainsi dans le rapport de 1 à 1.37

Ces chiffres n'indiquent pas de grandes variations ni dans les dimensions des arches ni dans celles de leurs supports, grâce à la largeur quasi régulière des quatre arches ogivales et de leurs piles<sup>3</sup>. Néanmoins l'ouvrage présentait deux parties très différentes de forme et, par conséquent, d'aspect.

---

<sup>1</sup> Ce dessin émane de l'*administration des Ponts et Chaussées*; il appartient à M. *George* qui a bien voulu nous le communiquer, et que nous tenons à remercier de son obligeance.

<sup>2</sup> Nous verrons plus loin que l'ancienne abbaye de *Saint-Cybard* occupait les abords de la *Charente* en amont et en aval des ponts auxquelles elle avait donné son nom.

Sauf en ce qui concerne l'arche n° 6, dont la hauteur était inférieure à celle de l'arche n° 7<sup>4</sup>, la hauteur des autres arches allait en croissant à peu près régulièrement à partir de chaque rive, de sorte que l'arche médiane, l'arche n° 4, était plus haute que toutes les autres. De ce fait, la chaussée et les parapets présentaient un point haut sur la quatrième arche, et, pour employer une expression de métier, le tablier présentait un dos d'âne, assez accentué d'ailleurs.

Signalons en passant que l'extrémité de rive gauche de ce pont, qui se trouvait, comme nous l'avons dit, au point où se termine l'éégout signalé plus haut, débouchait à la porte même de l'ancienne et célèbre abbaye de *Saint-Cybard*, et à la porte également de l'ancienne église de *Saint-Yrieix* qui en dépendait autrefois<sup>5</sup>.

**2° Pont du Bras de Rive Droite.** - L'ouvrage situé sur le bras de rive droite, ou de *Saint-Cybard*, ne comprenait que quatre arches, toutes en plein cintre, mais de dimensions très différentes ainsi que leurs piles. Les deux premières arches, à partir de l'île qui séparait les deux ponts, n'avaient que 3 m. 90 et 5 m. 85 d'ouverture, tandis que les largeurs des deux autres atteignaient respectivement 8 m. 12 et 7 m 95<sup>6</sup>. Les deux premières étaient séparées par une pile énorme, de 6 m. 00 de largeur, alors que la largeur de la pile comprise entre les deux autres n'était que de 3 m. 50. La largeur de la pile comprise entre les deux parties de l'ouvrage n'était même que de 3 m. 00.

Des différences considérables dans les dimensions des deux parties de ce pont indiquent qu'il devait dater de deux époques différentes: la partie comportant les grandes arches et les petites piles était la moins ancienne évidemment. C'est elle cependant qui avait été la plus avariée: les deux grandes arches avaient été complètement détruites.

La chaussée de ce pont présentait également un dos d'âne, moins accentué toutefois que celui de l'autre ouvrage. Son sommet devait se trouver sur la pile située entre la deuxième et la troisième arche.

**3° Terre-plein à la Traversée de l'Île** - A la traversée de l'île, comprise entre ces deux ouvrages se trouvait une levée ou terre-plein d'une vingtaine de mètres de longueur (largeur de l'île) contenue primitivement entre deux murs parallèles de six à sept mètres de hauteur<sup>7</sup>. Sous l'administration de M. de *Tourny*<sup>8</sup>, le mur du côté amont avait été remplacé par deux murs convergents, formant un vaste éperon triangulaire, ou brise-lames, de 21 m. 50 environ de largeur à la base et de 26 m. de côtés.

Cet éperon constituait alors l'extrémité amont de l'île.

**4° Débouché des Ouvrages.** - Le débouché linéaire (somme des largeurs des arches) du pont de rive gauche était de 36 m. 40; celui de l'autre n'était que de 25 m. 80. Le débouché total des deux ouvrages n'atteignait ainsi que 62 m. 20. Il était manifestement insuffisant. Les ouvrages modernes de la région présentent des débouchés bien supérieurs: celui du pont de *Saint-Cybard* actuel, déduction faite de la largeur de l'île qui occupe la moitié d'une arche, est d'au moins 90 mètres.

Mais ce qui était surtout insuffisant, c'était la hauteur des voûtes: les crues importantes atteignaient presque le sommet des plus hautes; les corps flottants étaient souvent arrêtés en amont de ces ouvrages, provoquant des remous dangereux. Et cependant, on peut considérer comme certain que le débouché, tel qu'il existait en 1747, était supérieur au débouché primitif, par suite de la réfection, en les élargissant, des deux grandes arches du pont de rive droite, et vraisemblablement de certaines arches de l'autre pont.

<sup>3</sup> La largeur des arches ogivales ne variait que de 5 m. 55 à 5 m. 85; celle de leurs piles de 3 m. 25 à 3 m. 40. Il est vraisemblable que lors de la substitution de ces arches aux arches primitives, qui étaient en plein cintre, on a régularisé leurs dimensions.

<sup>4</sup> Sa largeur l'était également par dérogation à l'usage de l'époque qui faisait généralement mettre une grande arche au milieu de l'ouvrage, et les autres de moins en moins grandes à partir de celle-ci, en allant vers les rives.

<sup>5</sup> Voir plan annexé à la *Topographie hist. d'Angoulême*, par J. George, dans *Bull. Soc. arch. Charente*, 1898.

<sup>6</sup> Soit plus du double de la plus petite des deux autres arches, ce qui est un indice d'une construction moins ancienne.

<sup>7</sup> Au début, ce terre-plein devait être couvert d'une tour, comme aux anciens ponts de *Cognac*. (Voir ci-après).

<sup>8</sup> M. de *Tourny* fut intendant de la *Généralité* de *Limoges* de 1735 à 1743. (*Gervais, Documents hist. sur l'Angoumois*, t I (2°), p. 593.

A propos du débouché de nos ouvrages, nous devons signaler que M. *Chalvignac*, ingénieur des travaux publics de l'*État*, aujourd'hui en retraite, qui a surveillé les travaux de l'égout dont nous avons parlé plus haut, croit avoir trouvé trace, sous l'ancienne rue de l'Abattoir, d'une dérivation usinière et de deux petites arches jumelles, qui se seraient trouvées à 8 ou 10 mètres de la rive actuelle de la *Charente*.

Il n'est pas vraisemblable que ces deux arches, si elles ont existé, aient pu faire partie du pont voisin; elles ne servaient qu'à l'écoulement des eaux du canal de fuite du moulin de l'abbaye qui se trouvait en amont du pont en bordure de la rivière et non dans son lit, comme l'usine actuelle. Elles ne contribuaient donc point à l'écoulement des eaux de crue.

Même en admettant le contraire, le débouché total de tous les ouvrages n'aurait été que de 70 mètres au plus, et sensiblement moins au début de leur existence.

L'insuffisance des débouchés des ponts du moyen âge était d'ailleurs générale; elle a été cause de bien des destructions. Elle tenait au manque de connaissances et de hardiesse des constructeurs de cette époque (constructeurs d'églises comme constructeurs de ponts) qui leur faisait donner aux piles des ponts une beaucoup trop grande largeur par rapport à celle des arches.

A l'ancien pont de *Saintes*, la largeur des piles atteignait presque celle des arches<sup>9</sup>. Ici, nous trouvons même une pile de largeur supérieure à celles des arches contiguës.

**5° Forme des Piles.** - Toutes les piles de nos deux ouvrages comportaient à l'amont des avant-becs triangulaires dont la saillie sur les murs de tête atteignait presque la hauteur d'un triangle équilatéral de même base. Seules les piles n<sup>os</sup> 5 et 6 du pont du côté de l'abbaye comportaient à l'aval des contreforts plats de même largeur qu'elles.

Contrairement à ce qui avait été fait à la plupart sInon à tous les ponts de notre région et même d'ailleurs<sup>10</sup>, soit au moment de leur exécution, soit plus vraisemblablement à une époque postérieure, ni les arrière-becs, ni même les avant-becs de nos ouvrages n'avaient été montés jusqu'au niveau de la chaussée pour y former des refuges. Les avant-becs se terminaient un peu au-dessus de la naissance des voûtes par des glacis pyramidaux très rudimentaires, comme les Ouvrages eux-mêmes, sans saillie sur le corps de la pile.

Il en était évidemment de même des deux avant becs.

**6° Largeur du Passage.** La largeur du passage entre parapets ne dépassait pas 3 m. 60. C'est la largeur qu'indique M. A. *Collin* dans son étude sur les ponts du moyen âge<sup>11</sup>.

Deux voitures ne pouvaient donc pas se croiser sur les ponts; mais elles pouvaient le faire sur le terre-plein qui les séparait et qui, même avant la construction de l'éperon, du temps de M. *Tourney*, présentait une plus grande largeur que les ponts.

**7° Abords Immédiat des Ponts.** - Entre l'extrémité de la rive droite du pont de *Saint-Cybard* et les constructions voisines, il existait aussi une levée traversant un espace libre qui existe encore aujourd'hui. Cette levée était contenue entre deux murs parallèles de plus de 4 m. de hauteur moyenne. Deux escaliers en pierre, situés près des maisons, permettaient de franchir cette levée, car, sauf peut-être en très basses eaux on ne devait pas pouvoir passer à pied sous aucune arche de ce pont.

<sup>9</sup> Ch. *Dangibaud*, *l'Ancien pont de Saintes*, dans *Recueil de la Commission des Arts et Monuments de la Charente-Inférieure*, 1900, p. 299 et 374.

<sup>10</sup> Nous pouvons citer les ouvrages suivants: *Les deux vieux ponts de Limoges*, *les deux ponts de Saint-Junien*, *les deux vieux ponts de Confolens*, *les deux ponts de Saint-Germain*, *les ponts de Chabanais et de Châteauneuf*, *les anciens ponts de Cognac et de Saintes*, *les ponts de Miliou*, *Estaing*, *Périgueux*, *Terrasson*, *Saint-Affrique*, *Aubusson*, *Cahors*, *Espalion*, etc...

<sup>11</sup> *Mémoire Société archéologique et historique de l'Orléanais*, t. XXVI p. 431.

Rien de semblable n'existait du côté de l'abbaye dont les murs de clôture et certaines constructions, telles que les moulins, touchaient le bord même de la rivière, Si elles n'empiétaient pas quelques peu sur son lit naturel. La situation à ce point de vue est encore la même qu'en 1750.

**8° Absence d'Arches au Passage de l'Île.** D'anciennes vues des ponts de *Saint-Cybard* et du coteau au pied duquel ils se trouvaient, tendraient à faire croire qu'à la place du terre-plein correspondant à l'île, avaient existé autrefois deux ou plutôt trois arches que l'éperon de M. de *Tourny* aurait bouchées. Nous ne croyons pas à l'exactitude de ces vues<sup>12</sup>, car, en bonne logique, on aurait plutôt dû ajouter des arches aux ponts primitifs que d'en supprimer. A l'époque (entre 1735 et 1743) où l'éperon fut construit, on se rendait évidemment compte de l'insuffisance du débouché des ouvrages existants; le débouché, bien supérieur, donné au pont actuel, quelque douze ou quinze ans seulement plus tard, le prouve surabondamment.

Faut-il ajouter que, s'il y avait eu des arches dans l'île, il n'y aurait pas eu deux ponts bien distincts, ayant chacun leurs pentes et contre-pentes (dos d'âne), mais un seul ouvrage avec un seul point haut; on n'aurait pas dit et écrit, comme on l'a fait à peu près partout: "les ponts de *Saint-Cybard*", mais: "le pont".

Au surplus, M. *Esmein*, dans *l'Histoire et la Légende de Saint-Cybard*, signale que, dans les *Virtutes sancti Eparchu*, il est indiqué qu'il existait deux ponts, séparés par un terre-plein, pour traverser la *Charente*<sup>13</sup>. Or, comme nous le verrons plus loin, les *Virtutes* ne datent que de très peu d'années après la construction des ponts.

**9° Arceau de Halage sous la Levée de Rive Droite.** - Nous avons dit que le pont de rive droite n'avait que quatre arches; mais la question s'est posée de savoir s'il n'y en avait pas une cinquième dans la levée comprise entre la rivière et les constructions voisines, levée dans laquelle le dessin de 1750 représente une brèche très irrégulière, de 3 m. 60 à 4 m. de largeur, faite par les eaux.

Il est vraisemblable qu'il a existé là, à neuf ou dix mètres du pont proprement dit, et n'en faisant par conséquent pas partie, un passage d'environ deux mètres de largeur. Il avait dû être ouvert pour faciliter le halage, soit en 1280, lors du transfert à *L'Houmeau* du port d'*Angoulême* qui jusque-là était resté à *Basseau*<sup>14</sup>, soit en 1515-1516 par le maire de cette époque qui "fit aussi faire le petit pont de *St. Cibart*".

Tant que le port d'Angoulême fut à *Basseau*, les escaliers existants sur les flancs de la levée rendaient ce passage au moins superflu.

**10° Absence de Chapelle, Moulins, etc.** - Le dessin de 1750 ne comporte aucune trace de constructions, accessoires, telles que chapelle, moulins, prisons, magasins, etc., qu'on rencontrait sur beaucoup de ponts du *Moyen-Age*.

Mais on comprend qu'il n'y ait eu rien de tel sur les ponts de *Saint-Cybard*, puisque l'abbaye même se trouvait à l'une des extrémités de ces ouvrages; qu'elle possédait deux moulins à peu de distance, et que l'église de *Saint-Yrieix* et l'église abbatiale ouvraient leurs portes à la tête même du pont de rive gauche<sup>15</sup>.

### III. - Fortification des Ponts et de l'Abbaye

Les ponts de *Saint-Cybard* étaient fortifiés, non pas en 1750, mais au début, de leur existence et jusqu'à une époque que nous ferons approximativement connaître. D'après *Sanson*, ils étaient couverts de deux tourelles sur la rive droite et d'une grosse tour à l'entrée du monastère<sup>16</sup>.

<sup>12</sup> Ces vues appartiennent à M. *George* qui nous les aimablement communiquées. Mais l'une d'elles ne donne précisément que onze arches (nombre réel d'arches en 1750), alors qu'il aurait dû y en avoir treize ou quatorze s'il y en avait eu deux ou trois dans l'île.

L'autre vue n'est guère plus conforme à la réalité elle représente également un pont unique avec un seul point haut. L'une et l'autre de ces vues ne sont que des images représentant un pont, mais ne représentant pas les véritables ponts existants.

<sup>13</sup> *Bulletin de la Société archéologique de la Charente*, 1905-1906, p. 25.

<sup>14</sup> Ordonnance de juillet 1280; *Bulletin de la Société Archéologique de la Charente*, 1859, p. 5 et 40.

<sup>15</sup> Voir plans annexes de la *Topographie historique* de M. *George*.

Ces fortifications n'étaient d'ailleurs pas indépendantes de celles dont l'abbaye était également pourvue. Plusieurs documents le confirment explicitement. Nous citerons seulement les deux suivants

1<sup>o</sup> Des lettres patentes de *Charles VI*, roi de *France*. du 13 juin 1381, où il est spécifié que les "*hommes des subgies esd. lieux et teneurs d'environ ont accoutumé et sont tenus de faire gué et garde aud. moustier et à une tour assise sur la rivière de Charente, laquelle est bastide ancienne et la principale entrée de la ville d'Anleme*"<sup>17</sup>.

2<sup>o</sup> Une décision portant la date du 6 juillet 1500: "*L'abbaye a été et est fortifiée de tours, tourelles, portaux et murailles, et que sur les dits ponts de Saint-Cybard avaient (les religieux) anciennement un beau portail pour la garde et tuytion (protection) des dits ponts et qu'ils avaient le droit de contraindre les hommes demeurant tant deçà que delà les dits ponts de faire gué et garde ès tours, portes et portaux et fortifications de leur abbaye, bourg et ponts*"<sup>18</sup>.

A cette époque, le *Corps de Ville* avait décidé de mettre un impôt (*appetissement*) sur la vente du vin au détail, et d'en effectuer le produit à l'entretien des fortifications de la ville. Il voulait y assujettir "*les hommes de Saint-Cybard*" par ta raison "*que les ponts, portaux, fortifications et emparements de la dite abbaye de Saint-Cybard est bien la fortification et tuition de la ville d'Angoulême*".

L'abbaye n'y consentit qu'à la condition que le produit de l'impôt payé par les "*hommes de Saint-Cybard*" ne serait pas confondu avec celui de la ville et qu'il serait exclusivement affecté à l'entretien des fortifications de l'abbaye et des ponts<sup>19</sup>.

Ces fortifications furent sans doute maintenues jusqu'à la fin de nos dissensions intestines qui ne cessèrent qu'après la *Fronde*.

En effet, d'après M. *George*, trois flanquements furent exécutés aux fortifications d'*Angoulême* en 1642, 1650 ou 1654<sup>20</sup>; en 1649, on fit refaire les ponts-levis des portes *Saint-Pierre* et *Saint-Martial*; en 1650, à la suite d'une lettre du *Roy*, il y eut redoublement des gardes aux portes d'*Angoulême*, rétablissement (sic) des brèches, corps de garde, etc...<sup>21</sup>; en 1651, à la suite de troubles en *Guyenne*, le maire se multipliait pour mettre la ville en état de défense<sup>22</sup>.

Dans la région, des troubles durèrent jusqu'en 1657, date où fut dressé un procès-verbal de vérification du comté de *Confolens* où il est dit que ce document aurait dû être établi neuf ans plus tôt mais que cette opération n'avait pu s'accomplir à cause des guerres civiles qui avaient été dans le royaume et particulièrement en cette province<sup>23</sup>.

Les fortifications des villes de l'intérieur (et par suite celles des ponts) n'ont disparu peu à peu qu'après le décès de *Mazarin*, en 1661.

A *Angoulême*, ce ne fut qu'en 1738 qu'on rasa le rempart compris entre la place *Beaulieu* et la porte *Chandes*<sup>24</sup>; qu'en 1750 qu'on acheva de démolir la porte du *Pallet*<sup>25</sup>, c'est-à-dire la partie des fortifications contiguë à l'ancienne abbaye. D'autres portes n'ont été démolies que plus tard encore<sup>26</sup>.

<sup>16</sup> *Sanson, Édition de Michon*, p. 143.

<sup>17</sup> Arch. dép. *Charente*, H. 16 p. 56 (*Trésor de Saint-Cybard*). - Dès cette époque, les ponts n'étaient plus affectés uniquement au service de l'abbaye. La tour dont il est ici question devait se trouver sur l'îlot entre les deux ponts, comme à *Cognac*.

<sup>18</sup> Arch. dép. *Charente*, H1 16, p. 178 (*Trésor de Saint-Cybard*). - Voir également *Sanson, Édition de Michon*, p. 108

<sup>19</sup> Arch. dép. *Charente*, H1, 16, p. 178 (*Trésor de Saint-Cybard*).

<sup>20</sup> *Topographie hist. Charente* 1'893, p. 81.

<sup>21</sup> *Bulletin Société Archéologique et Historique de la Charente*, 1893, p. 31.

<sup>22</sup> *Inventaire archéologique commune d'Angoulême*, p. 39, 56...

<sup>23</sup> *Bulletin Société Archéologique et Historique de la Charente*, 1918, p. LXXXII.

<sup>24</sup> *Sanson, Édition de Michon*, p. 142.

<sup>25</sup> *Sanson, Édition de Michon*, p. 142.

<sup>26</sup> *Sanson, Édition de Michon*, p. 142.

Toutefois les fortifications des ponts avaient complètement disparu avant 1747, puisque le dessin de 1750 n'en comporte aucune. trace.

#### IV. - Date de Construction des Ponts

On ne connaît pas la date de construction des ponts qui nous occupent. Un des principaux objets de notre étude consiste à la rechercher, la faire connaître et la justifier.

Disons tout de suite qu'ils ne remontaient point à l'époque de l'occupation romaine; ils ne dataient point non plus de la période comprise entre la fin de cette occupation et la fondation de l'abbaye, entre 540 et 581<sup>27</sup>, car, à cette époque, le terrain sur lequel elle fut édifiée était vierge de toute occupation humaine. Nous le montrerons par la suite.

La situation de ces ouvrages, par rapport à l'abbaye et leur système commun de défense, confirment la tradition qui attribue leur construction aux religieux de *Saint-Cybard*. Il n'en résulte pas toutefois une preuve certaine, car la ville d'*Angoulême* les a entretenus fort longtemps; nous le verrons aussi plus loin.

Cette preuve paraît résulter plus sûrement du fait que l'abbaye a perçu, pendant de longues années, un péage pour l'utilisation de ces ouvrages par le public.

Bien que les moines aient été de grands précurseurs en cette matière, aucune confrérie n'a pu construire de ponts avant la fin des invasions normandes; nous dirions même volontiers, avec les auteurs les plus qualifiés<sup>28</sup>, avant le XXI<sup>e</sup> siècle, si nous ne croyons pas que ceux de *Saint-Cybard* font exception à cette règle générale et remontent, disons-le tout de suite, nous le justifierons après, à la deuxième moitié du Xe siècle, en en exceptant toutefois les dernières années.

L'abbaye de *Saint-Cybard*, de même que la ville d'*Angoulême*, avait été incendiée et complètement détruite, en 847, par les *Normands* qui s'attaquaient surtout aux monastères en raison de leur richesse tout au moins relative. Ces barbares avaient, contraint les religieux à abandonner leur abbaye<sup>29</sup>. Si des ponts en faisant en quelque sorte partie, comme ceux que nous étudions, avaient alors existé, ils ne seraient certainement pas restés debout, car rien ne fut laissé aux habitants, dit un chroniqueur de l'époque, Si ce n'est la terre que ces barbares ne purent pas emporter, encore celle-ci était-elle foulée comme un chemin sur lequel l'herbe même ne doit plus pousser.

Or, les incursions normandes n'ont pris fin, dans notre région, qu'après 930, à la suite de la victoire que le roi *Raoul* remporta sur ces barbares à *Limoges*, et à laquelle *Guillaume I<sup>er</sup>*, comte d'*Angoulême*, aurait pris part. *Vigier* de la *Pile* pense même que l'exploit qui lui fit attribuer le surnom de *Taillefer*<sup>30</sup> fut accompli par lui au cours de cette bataille qui, au dire de *Lavisse*, eut un grand retentissement.

Toutefois, l'abbaye de *Saint-Cybard* paraît n'avoir été relevée de ses ruines que vers 945-950, grâce au concours de l'évêque *Foucaud*<sup>31</sup>, du comte *Guillaume Ier Taillefer*, et de son parent *Bernard*, comte de *Périgueux*, ses amis et bienfaiteurs<sup>32</sup>.

La construction des ponts dut suivre de près la reconstruction de l'abbaye. Deux mobiles y poussaient les religieux:

<sup>27</sup> *Saint Cybard* est décédé le 1<sup>er</sup> juillet 581, après être resté environ 40 ans reclus dans la grotte encore existante sous le rempart du *Nord* d'*Angoulême*. C'est au cours de sa réclusion qu'il fonda l'abbaye qui a porté son nom.

<sup>28</sup> Certains auteurs dont *Gauthey*, inspecteur général des *Ponts et Chaussées* dans son *Traité des Ponts, et Viollet-le-Duc* (*Dictionnaire de l'Architecture* au mot *Pont*), disent même qu'il n'a pas été construit de ponts en *France* avant le XII<sup>e</sup> siècle; mais il est aujourd'hui reconnu qu'il en a existé et qu'il en existe encore qui remontent authentiquement jusque vers 1030.

<sup>29</sup> Abbé *Nanglard*, *Pouillé historique du diocèse d'Angoulême*, *Bulletin Société Archéologique de la Charente*, 1893, p. 106.

<sup>30</sup> *Histoire de l'Angoumois*, édit. de *Michon*, p. XV.

<sup>31</sup> Abbé *Michon*, *Statist. monum. de la Charente* p. 89.

<sup>32</sup> Abbé *Nanglard*, loc-cit. p. 106.

1° L'utilité, le besoin de relier leur monastère par des ouvrages fixes, sûrs et commodes, à leurs possessions situées de l'autre côté de la rivière, possessions certainement très importantes, car la communauté, qui comptait déjà quatre siècles d'existence, était fort riche. Elle avait reçu des dons importants des rois mérovingiens, de *Charlemagne*, *Louis le Débonnaire* et *Charles le Chauve*<sup>33</sup>.

2° Le désir de faire œuvre pie: M. *Anlart* nous apprend, en effet, que telle était la pensée de beaucoup de constructeurs de ponts de cette époque; qu'un comte *Eude* (1031-1037), en décidant la construction et la "*franchise de passage d'un pont, à Tours, dit dans sa charte que l'œuvre est utile à la postérité et par conséquent agréable à Dieu*"<sup>34</sup>.

Les caractéristiques de ces ouvrages, que nous avons décrites, montrent qu'ils furent construits par des mains inexpertes qui ne se sentaient pas capables de faire des voûtes un peu larges, et par conséquent à une époque qui correspond bien à ce que M. de *Caumont* dit du Xe siècle, "où l'on vit s'éteindre le talent des architectes et les lumières de l'ancienne civilisation"<sup>35</sup>.

Elle correspond également, à ce que dit l'abbé *Michon*, de l'art indigène qui ne commença en *Angoumois* qu'après l'expulsion des *Normands*, par la construction de quelques églises "*sombres, petites, étroites*", comme l'étaient les arches des ponts de *Saint-Cybard*, qui n'avaient pas non plus la "touche vigoureuse" que le même auteur trouve dans les constructions du XIe siècle<sup>36</sup>.

L'existence de nos ouvrages au début du dit siècle est d'ailleurs consignée dans une charte portant concession à l'abbaye de *Saint-Cybard* du droit de percevoir des redevances sur le sel, au port de *Basseau* et au pont de *Saint-Cybard*. Cette charte daterait d'entre 1032-1048, d'après M. *Babinet de Rencogne*<sup>37</sup> et de 1041-1043, d'après M. *Paul Lefrancq*<sup>38</sup>.

L'exécution des ponts de *Saint-Cybard* a dû demander une douzaine d'années, probablement davantage, car on ne faisait alors qu'une arche au plus par campagne d'été, et il y avait souvent des interruptions plus longues. A moins que ces ouvrages n'aient été terminés que juste à la veille des dates ci-dessus, *ce qui est bien improbable*; pour appartenir au XIe siècle, il aurait fallu qu'ils aient été commencés quelques années seulement après l'an 1,000, et l'on sait que c'était matériellement impossible, en raison de la misère des temps et des calamités de cette époque.

Il est donc infiniment plus probable que leur construction remontait plus haut, soit immédiatement après la reconstruction de l'abbaye, c'est-à-dire au cours de la deuxième moitié du Xe siècle, en en exceptant toutefois les dernières années à cause de la terreur qu'inspirait l'approche de l'an 1000, qui amollissait toutes les énergies, paralysait tous les courages.

Notre thèse serait confirmée, s'il en était besoin, par un passage du "*Recueil des Miracles de saint Cybard*", les *Virtutes sancti Eparchii*, où il est fait mention du pont de *Saint-Cybard*. Or, d'après M. *J. de la Martinière*, ancien archiviste de la *Charente*, les *Virtutes* ne furent vraisemblablement pas écrits avant l'introduction, vers le milieu du Xe siècle, de la règle de saint *Benoît* dans le monastère de *Saint-Cybard*<sup>39</sup>.

En admettant que les *Virtutes* n'aient été écrits que tout à fait à la fin du Xe siècle, et même au début du XIe, la date que nous assignons à la construction des ponts de *Saint-Cybard* n'en serait pas moins parfaitement justifiée.

## V. - Péages Perçus par l'Abbaye; Contestation à leur Sujet

<sup>33</sup> Abbé *Nanglard*, loc-citè. p. 107.

<sup>34</sup> Congrès arch. de France, 46 session, Vienne, 1879.

<sup>35</sup> *Histoire de l'Archit.* p. 62.

<sup>36</sup> *Statist. monum.* p. 129.

<sup>37</sup> *Bull. Soc. arch. Charente*, 1870, p. 292.

<sup>38</sup> *Cartulaire de Saint-Cybard*, p. 202.

<sup>39</sup> *Bull. Soc. arch. Charente* 1906-1907, p. 134.

Nous avons déjà signalé que les religieux de *Saint-Cybard* percevaient un péage pour l'utilisation des ponts par le public étaient soumis à péage non seulement ceux qui traversaient la rivière sur les ponts, mais aussi les bateliers qui passaient sous ces ouvrages, à la remonte, avec bateaux chargés<sup>40</sup>. Il était même perçu une taxe spéciale dite de *minage* ou *mesurage*.

Mais cherchant l'origine de ces droits - que nous n'avons d'ailleurs pas découverte - du premier sur tout qui était de beaucoup le plus important, nous avons trouvé qu'ils avaient été fort longtemps contestés à l'abbaye par les comtes d'*Angoulême*. C'est ainsi que le 5 février 1481, le comte *Charles* ordonnait de *rendre et restituer* aux religieux de *Saint-Cybard* "droit de passage my naulx (sic) et gabares, sur l'eau de Charente, tout ainsi qu'ils ont accoutumé jouir"<sup>41</sup>.

Néanmoins le droit de péage était encore contesté à l'abbaye deux cents ans plus tard.

Nous trouvons en effet, portant la date du 6 juillet 1674, un jugement ordonnant que les religieux de *Saint-Cybard* "jouiront du péage auquel ils ont été maintenus par arrêts du huitième d'août 1662 et du dix-huitième de septembre 1664, à la charge par eux d'entretenir le dit pont en bon état à peine de tous dépens et dommages-intérêts"<sup>42</sup>.

Ces contestations répétées pourraient surprendre si nous ne savions que l'époque où elles avaient lieu fut une époque de violences où les extorsions arbitraires, les exactions de toutes espèces étaient monnaie courante, où l'abus de la force était consacré par le temps et devenait fréquemment la loi: "L'abus de la force créait la force de l'abus", a-t-on pu dire.

Le péage des ponts de *Saint-Cybard* ne tarda pas à être supprimé après 1674; car, dès 1680, l'*Etat* fit faire à ses frais les réparations à ces ouvrages<sup>42</sup> et supprima évidemment les péages. En tout cas, c'est au début du XVIII<sup>e</sup> siècle que la royauté, ayant formé le projet d'établir la liberté de la circulation des denrées à l'intérieur du pays, avait créé (Arrêt du 29 mars 1724) une commission d'enquête chargée de contrôler les péage, de vérifier leur validité et de supprimer les douanes intérieures illégales. C'est en exécution de cette mesure que le péage du pont de *Confolens* fut supprimé en 1749<sup>43</sup> et celui du pont de *Chabanais* en 1736.

Nous verrons plus loin, d'ailleurs, que la route de *Bordeaux* et la rampe du *palet-à-Saint-Cybard* (aujourd'hui avenue de *Cognac*) furent ouvertes l'une et l'autre en 1736, à travers la vieille abbaye qui n'était plus que l'ombre de ce qu'elle avait été.

Il ne pouvait plus être question d'aucun péage motivé par les ponts de *Saint-Cybard*.

## VI. - Avarie, Réparations, Modifications de Forme de quatre Arches

Nous n'avons rien trouvé concernant les réparations qui durent être faites aux ponts de *Saint-Cybard*, avant l'année 1481. Cela ne veut évidemment pas dire qu'il n'existe rien et encore moins que ces ouvrages n'aient pas en besoin d'être réparés, plusieurs fois même, avant cette date. Ils avaient alors cinq siècles d'existence et, d'après ce que nous avons dit et ce que nous allons voir, on peut être certain qu'ils avaient déjà subi de nombreuses avaries suivies de non moins nombreuses réparations et même de modifications de formes importantes.

<sup>40</sup> *Archives Charente*, H., 16 (*Trésor de Saint-Cybard*) p. 171.

<sup>41</sup> *Archives Charente*, H., 16. - Il est question de trois droits dans ce document;

1<sup>o</sup> Droit "du passage", c'est-à-dire du passage sur les ponts pour traverser la rivière;

2<sup>o</sup> Droit de "minage" ou "mesurage"; *minaulx* mis pour *minaux* ne veut pas dire autre chose. Nous devons cette explication à M. *Burias*, archiviste de la *Charente*, que nous tenons à remercier de son obligeance coutumière.

3<sup>o</sup> Droit de "gabare" ou de "gabarage" pour la traversée du pont en dessous.

<sup>42</sup> Un devis des travaux à exécuter à ces ponts et à ceux d'*Agris*, fut alors dressé par ordre de l'*Intendant* de la *Généralité de Limoges*.

<sup>43</sup> *Bull. Soc. arch. Charente*, 1935, p. 297.

Il y eut le 24 janvier de la dite année 1481 une très forte crue de la *Charente*; elle a été décrite dans deux volumes de notre société<sup>44</sup>.

*"La rivière fut sy grosse qu'elle passa au milieu du pont de Saint-Chibart et rompit ung grand arceau dud. pont devers la maison de Béric et mist à terre plusieurs mésons... La rivière était sy merveilleuse et grosse qu'elle monta sur le plus haut planché qui fut aud. bourc."*

L'arche rompue était une de celles du pont du bras de rive droite. Mais on ne sait pas si c'est à cette occasion que furent faites les deux grandes arches de cet ouvrage ou lors du transfert à *L'Houmeau*, en 1280, du pont d'*Angoulême* qui, jusque-là, était à *Basseau*.

On ne sait pas davantage par qui fut payée la dépense: abbaye ou ville d'*Angoulême*. Les péages, perçus par l'abbaye, étaient en principe affectés à l'entretien des ponts; mais nous allons voir que dès 1501, au moins, le maire d'*Angoulême* faisait effectuer aux frais de la ville les réparations dont les ponts avaient besoin.

Il y a là une anomalie dont nous n'avons pas trouvé l'explication.

En 1501, *maistre Regnault-Callueau*, maire, *"fit faire et rhabiller, au dépens des deniers communs de lad. ville, les trois premiers piliers et arceaux des ponts de Saint-Chibart, les plus proches et du côté de l'abbaye"*<sup>45</sup>.

Des trois arceaux ou arches visés dans cette note, le premier (contigu à la rive) était en plein cintre et les deux autres ogivaux. Si l'on avait alors refait ces trois arches, on leur eût évidemment donné la même forme. On ne dut faire que du rhabillage.

*Etienne Rousseau* étant maire en 1515 et 1516 *"fit aussi faire le petit pont de Saint-Cybard"*<sup>46</sup>.

Nous ne voyons pas de quel petit pont il peut bien s'agir, à moins que ce ne soit du ponceau dont nous avons parlé plus haut<sup>47</sup> (arceau de halage), qui n'aurait été ainsi ouvert sous la levée de rive droite que 235 ans après le transfert du pont d'*Angoulême*, de *Basseau* à *L'Houmeau*.

En 1534, sous *Pierre Rousseau*, maire, *"on fit faire la brèche de Chandé... partie des ponts de Saint Cybard"*<sup>48</sup>.

Nous n'avons pu découvrir de quelle partie il s'agissait.

En 1550, M<sup>e</sup> *François Coulhaud* étant maire, on fit refaire "deux piles d'une des arceaux du pont de Saint-Cybard"<sup>49</sup>. Il est bien évident qu'on refit aussi "l'arceau" soutenu par ces deux piles et aussi, au moins, une partie des deux voûtes voisines: la réfection de deux piles entraînant nécessairement celle de trois voûtes. Nous ne savons lesquelles.

En 1567, noble homme M<sup>e</sup> *Roumain* de la *Nauve*, élu maire... *"répara l'un des grands arceaux du pont de Saint-Cybard"*<sup>50</sup>.

En 1568, l'abbaye de *Saint-Cybard* fut complètement ruinée par les protestants qui s'étaient emparés d'*Angoulême*<sup>51</sup>. Il est vraisemblable que les ponts, du moins leurs fortifications, ne furent pas épargnés.

Des lettres patentes du roi *Henri III*, en date du 28 août 1575, nous apprennent *"qu'à cause des guerres qui ont été aud. pays le pont étant sur la rivière de Charente, lez lad. ville (d'Angoulême) a été rompu et le*

<sup>44</sup> Bull. Soc. arch. *Charente* 1860, p. 4, et 1881, p. 29.

<sup>45</sup> Inventaire Archives com. d'*Angoulême*, p. 19.

<sup>46</sup> Inventaire Archives com. d'*Angoulême*, p. 21.

<sup>47</sup> Ci-dessus, p. 161.

<sup>48</sup> Inventaire arch. com. d'*Angoulême*, p. 22.

<sup>49</sup> Inventaire arch. com. d'*Angoulême*, p. 24.

<sup>50</sup> Inventaire arch. com. d'*Angoulême*, p. 27.

<sup>51</sup> Bull. Soc. arch. *Charente*, 1903, p. 106; 1906-1907 p. 138.

*port où abordent les bateaux tellement gasté qu'il est impossible de pouvoir passer sur lesd. ponts ni mener aucun bateau sur lad. rivière de Charente*"<sup>52</sup>.

Il s'agit évidemment des guerres de religion; mais nous ne savons pas si les destructions ci-dessus sont les mêmes que celles de 1568 ou de plus récentes.

En 1600, *Jehan de Nesmond*, maire..., "fit raccommoder le pont de Saint-Cybard"<sup>53</sup>. On ne sait de quel raccommodage il s'agit.

En 1657, *Jean Préveraud*, maire, fit... "raccommoder le pont de Saint-Cybard dont le pavé était absolument ruiné, comme aussi une aiguille du pont que le volume des eaux avait emportée et dont la ruine menaçait celle des voûtes"<sup>54</sup>.

Par "*aiguille du pont*", il faut évidemment entendre une pile, car s'il n'y avait réellement que l'avant-bec avarié, les voûtes n'auraient pas été menacées de ruine.

Dans cette longue énumération des avaries survenues à nos ouvrages et des réparations dont ils furent l'objet, la construction des quatre voûtes ogivales ne figure pas. Ce fut cependant un travail beaucoup plus important qu'aucun de ceux que nous avons signalés. S'il avait été effectué au cours de la période de près de deux siècles qu'embrasse notre énumération, il en eût certainement été fait mention quelque part et nous en aurions trouvé trace, très vraisemblablement.

Nous croyons pouvoir en déduire que les quatre arches ogivales étaient antérieures à l'année 1481<sup>55</sup>; leur construction devait remonter au XIVe siècle.

On sait, en effet, qu'en 1345-1346 d'abord, puis de 1361 à 1372, *Angoulême* et tout l'*Angoumois* passèrent sous la domination anglaise, ce dont l'abbaye de *Saint-Cybard* eut beaucoup à souffrir, plus, dit l'abbé *Nanglard*, que de l'invasion normande, malgré une durée bien inférieure.

Il est donc possible, et même très vraisemblable que ce soient les *Anglais* qui aient détruit la partie du pont primitif qui fut remplacé par des arcades brisées, ou encore que cette destruction ait eu lieu comme moyen de défense contre eux.

Dans l'étude faisant suite à la présente, nous montrons qu'il est également probable qu'un ancien pont, qui existait alors sur la *Charente* à *Basseau*, ait aussi été détruit lors de la venue des *Anglais* à *Angoulême*. Les voies qu'ils durent suivre pour accéder à ces deux ouvrages ont été jusqu'à nos jours connues sous le nom de *Chemins des Anglais*, notamment sur le territoire des communes de *Hiersac*, *Linars*, *Asnières*, etc...

On sait, en outre, qu'en 1346 une arche du pont de *Châteauneuf* fut rompue pour empêcher le comte de *Derby* de se rendre des bords de la *Garonne* en *Poitou*, ou du moins pour retarder sa marche en l'obligeant à rétablir l'arche détruite<sup>56</sup>.

## VII. - Suite des Réparations, Observations qu'elles motivent

Nous n'avons parlé jusqu'ici que des réparations faites par la ville d'*Angoulême* et à ses frais, sauf peut-être celle de 1481. Mais il y en a eu d'autres. Il en fut en effet exécuté en 1680 aux frais de l'*État*; nous l'avons déjà signalé<sup>57</sup>.

Un procès-verbal en date du 8 juin 1717, dressé par le lieutenant général de police<sup>58</sup> indique qu'à cette époque "*les six et septièmes arcades desd. Ponts en allant de la ville aux fauxbourgs Saint-Cybard sont*

<sup>52</sup> *Bull. Soc. arch. Charente*, 1870, p. 425.

<sup>53</sup> Inventaire arch. com. d'*Angoulême*, p. 35.

<sup>54</sup> Inventaire arch. com. d'*Angoulême*, p. 60.

<sup>55</sup> Peu de temps, après cette date, on était en pleine Renaissance et l'on eut fait les voûtes en plein cintre.

<sup>56</sup> *Bull. Soc. arch. Charente*, 1917, p. 73.

<sup>57</sup> Ci-dessus, p. 461.

<sup>58</sup> Archives com. d'*Angoulême*, if. 2.

*écroulés et renversés dans Larivière de Charente...*" Deux chariots chargés de papier avaient été entraînés dans la rivière avec leurs équipages. La circulation sur les ponts était devenue impossible. Nous n'avons pas trouvé qui paya la réparation; ce fut sans doute l'*État*.

Quand nous avons rappelé que sous l'administration de M. de *Tourny* fut exécuté, en amont du terre-plein séparant les deux ponts, pour protéger le mur d'amont de ce terre-plein dégradé par les eaux, le vaste éperon que nous avons signalé, nous aurons épuisé la liste des renseignements qu'il nous a été permis de recueillir sur les réparations des ponts de *Saint-Cybard*.

Si nous récapitulons, nous trouvons qu'au cours d'environ 236 ans, soit de 1481 à 1717, il a été procédé à onze réparations ou réfections partielles assez importantes pour être consignées dans les procès-verbaux des délibérations du *Corps de Ville* ou autres documents, ce qui représente, sans tenir compte des omissions probables, une réparation tous les vingt et un ans en moyenne. C'est beaucoup pour un travail en maçonnerie.

La nécessité de procéder à d'aussi fréquentes réfections confirmerait, s'il en était besoin, ce que nous avons déjà dit: que les ponts de *Saint-Cybard* avaient été construits à une époque de décadence dans l'art de bâtir; ils devaient, par suite, remonter à une époque antérieure à la renaissance qui suivit l'an 1000.

### VIII. - Question du Pont Romain

La question se pose au sujet des anciens ponts de *Saint-Cybard* "située sous les murs de la ville, entre Confolens et de Saint-Germain, de savoir si à la place de ces ouvrages avait existé un pont gallo-romain ou autre antérieur au VI<sup>e</sup> siècle. Elle n'est d'ailleurs pas nouvelle; elle a déjà été agitée incidemment par MM. *Esmein* et de la *Martinière* dans deux importants mémoires publiés par notre Société<sup>59</sup>.

M. *Esmein* estime qu'il n'y avait pas de pont sur la *Charente* au pied du coteau que domine le rempart du Nord, lorsque *Cybard* vint s'y recluir, vers 540<sup>60</sup>.

"Le fleuve de Charente, dit cet auteur, formait barrière du côté opposé, et cela n'eût pas été vrai s'il y avait eu un pont sur ce fleuve"<sup>61</sup>.

*Vigier* de la *Pile* dit également que la retraite de *Saint-Cybard* "située sous les murs de la ville, entre celle-ci et la Charente, était dans un lieu séparé du commerce des hommes, d'autant plus qu'il n'y avait point alors de pont à *Saint-Yrieix*"<sup>62</sup>.

M. de la *Martinière* réfute à deux reprises cette opinion, et pour étayer la sienne, il fait remarquer que, d'après M. *Lièvre*, il existait une voie romaine d'*Angoulême* aux *Bouchauds*, passant par *Vénat*, *Le Puy-du-Maine* et *Saint-Genis-d'Hiersac*, et qu'une telle voie suppose qu'on traversait fréquemment la *Charente*, au-dessous du rempart du Nord, probablement sur un pont<sup>63</sup>.

La question en est restée là. Nous allons tâcher de l'éclaircir.

Nous admettons avec M. *Lièvre*, qui a fait une étude toute particulière des voies romaines de la région<sup>64</sup>, l'existence d'une telle voie d'*Angoulême* aux *Bouchauds*, passant par les trois localités désignées plus haut; mais il n'en résulte pas nécessairement, comme l'admet sans preuves M. de la *Martinière*, qu'elle traversait la *Charente* à *Saint-Cybard*, ce qui ne prouverait pas, du reste, qu'il y eût un pont à cet endroit,

<sup>59</sup> Mémoire *Esmein* dans Bull. Soc. arch. Charente 190-1906. Mémoire de la *Martinière* dans Bull. Soc. arch. Charente, 1906-1907.

<sup>60</sup> *Saint Cybard* est mort en 581 après être resté reclus pendant environ 40 ans; son entrée en réclusion date donc de vers 540. (Mémoire de MM. *Esmein* et de La *Martinière* visés ci-dessus).

<sup>61</sup> Bull. Soc. arch. Charente, 1905-1906, p. 25.

<sup>62</sup> *Histoire de l'Angoumois*, p. LIV de l'édition de *Michon*. *Saint-Yrieix* était alors contiguë à l'abbaye de *Saint-Cybard*, c'est-à-dire au bas de l'avenue de *Cognac* actuelle. (Voir Topograph. d'*Angoulême*, de M. *George*).

<sup>63</sup> Bull. Soc. arch. Charente, 190-1907, p. 96 et 170.

<sup>64</sup> *Les chemins Gaulois et Romain entre Loire et Garonne*, 2<sup>e</sup> édit. 1903, p. 110.

la traversée pouvant avoir lieu autrement: en bac par exemple, sinon même à gué. Nous croyons plutôt que cette voie traversait la *Charente* à *Basseau* où devait exister un pont romain.

Pour démontrer que cette voie ne traversait pas la *Charente* à *Saint-Cybard*, il nous suffira de prouver qu'il n'existait, à la fin de l'occupation romaine, aucune voie reliant le plateau d'*Angoulême* à la *Charente* au point où se trouvaient les ponts du *Moyen-Age* ou à proximité.

### IX. Il n'y avait pas de Pont Romain à *Saint-Cybard*

En effet, la voie actuelle dite avenue de *Cognac* (autrefois rampe du *Palet-à-Saint-Cybard*) n'a été ouverte qu'en 1736, en même temps que la rue de *Bordeaux*, l'une et l'autre à travers la vieille abbaye<sup>65</sup>.

D'après *Vigier de la Pile*, cette rampe aurait passé dans toute la longueur de l'ancienne église du monastère et à travers le cimetière contigu<sup>66</sup>. Ce qu'il y a de certain c'est que, dans l'angle compris entre les deux voies, on a construit depuis une usine qui a englobé dans ses murs une partie de l'ancienne abbaye dont plusieurs voûtes subsistent encore.

N'existait point non plus, à l'époque gallo-romaine, la voie ou grand chemin qui, d'après M. *George*, conduisait, à l'époque dont il parle (vers 1650), de la ville (*Porte du Palet*) à l'abbaye et aux ponts<sup>67</sup>. Si cette voie avait existé du temps des *Romains*, elle aurait existé au XI<sup>e</sup> siècle, lorsque *Cibard* entra en réclusion surtout s'il y avait eu des ponts à *Saint-Cybard*. Mais passant non loin du lieu que le saint homme avait choisi pour sa retraite, la situation n'eut pas été celle qu'il désirait<sup>68</sup> et qui est décrite comme suit dans la *Vie*: "*C'était un lieu écarté, loin de la cité, isolé comme la solitude du désert, une fontaine y coulait sur le flanc de la montagne, et de l'autre côté le fleuve de Charente le fermait. Tout ce côté était encore sauvage, non touché par la main de l'homme*".<sup>69</sup>

L'abbé *Michon*, parlant de l'époque qui suivit la réclusion de saint *Cybard*, dit de son côté qu'un chemin allait de la porte du *Palet* à la grotte, mais qu'il n'y en avait pas d'autre entre le pied de la montagne et la *Charente*<sup>70</sup>.

Il n'existait pas davantage de voie de communication (accessible aux voitures s'entend) entre l'endroit où se serait trouvé le pont romain (emplacement de celui du Xe siècle ou abords immédiats) et le reste du plateau vers l'ouest.

Le plan de *Belleforest*<sup>71</sup> qui doit représenter assez exactement la ville d'*Angoulême*, vers 1575, pourrait peut-être inciter, ceux qui ne connaissent pas suffisamment les dispositions des lieux, à contredire cette assertion. En effet, trois portes de ce plan, les portes de l'*Arc*, *Esquière* et de *Beaulieu*, permettent de supposer que des portes analogues avaient été ménagées dans les premiers remparts (construits au IV<sup>e</sup> siècle) parce qu'il y avait alors des voies de pénétration en ville à l'emplacement de ces portes, et que ces voies pouvaient traverser la *Charente* sur un pont occupant la position de celui du Xe siècle ou une position voisine.

Cette hypothèse ne résiste pas à l'examen des lieux.

Les portes de l'*Arc* et *Esquière* ou *Aiguière* se trouvaient au nord du lycée, la seconde à peu près au point où existe aujourd'hui une rampe faisant communiquer la place du *Petit-Beaulieu* avec le jardin public (*Jardin Vert*)<sup>72</sup>. Leur distance au point de vue hypothétique est trop faible et la différence de niveau trop

<sup>65</sup> Bull. Soc. arch. *Charente*, 1893, p. 113.

<sup>66</sup> *Histoire de l'Angoumois*, édit. de *Michon*, p. LI.

<sup>67</sup> Topographie hist. d'*Angoulême*, dans Bull. Soc. arch. *Charente*, 1898.

<sup>68</sup> La rue actuelle passe à environ 60 mètres de la grotte, et l'ancienne voie passait encore plus près.

<sup>69</sup> Bull. Soc. arch. *Charente*, 1905-1906, p. 22 et 25.

<sup>70</sup> Statistique monum., p. 243.

<sup>71</sup> Voir ce plan dans Bull. Soc. arch. *Charente*, 1893, in fine.

<sup>72</sup> Il y avait encore là, il y a moins d'un siècle, un escalier. Abbé *Michon*, Statist. monum., p. 169.

grande pour qu'il ait jamais existé là autre chose que des sentiers en lacets inaccessibles aux véhicules, comme ceux qui existent actuellement.

La même objection que pour les deux portes précédentes (distance trop faible et différence de niveau trop grande) vaudrait également pour la porte de *Beau lieu*. Mais admettons qu'avec les fortes déclivités adoptées dans certains cas par les *Romains*, on ait pu relier par une voie carrossable la porte de *Beaulieu*, au point où aurait pu se trouver le pont. Une telle voie aurait nécessité des terrassements considérables, tant en déblai qu'en remblai; au point où elle aurait atteint la porte (le plateau), la hauteur du remblai aurait été de 8 à 9 mètres.

Un travail de cet importance aurait évidemment laissé d'autres traces que les raidillons au moyen des quels les piétons seuls passent, avec peine, de la rue de *Beaulieu* au *Jardin-Vert* et inversement<sup>73</sup>. On ne détruit pas des travaux de la nature et de l'importance de ceux qu'aurait constitués une telle voie d'accès.

"Regardez le sol, enseigne C. Jullian, pariant des routes, le passé n'y meurt jamais complètement; les traces s'en sont perpétuées jusque dans les faits d'aujourd'hui"<sup>74</sup>.

Une autre remarque confirmerait au besoin cette opinion: Toutes les portes des villes qui, comme *Angoulême*, sont bâties au sommet d'une croupe, dominant de haut les terres environnantes, se trouvaient en des points où le plateau présentait une dépression, naturelle le plus souvent, accentuée plus ou moins par la main de l'homme. Toutes les anciennes portes d'*Angoulême*, *Saint-Pierre*, *Le Secours*, *Le Sauvaget*, *Saint-Martial*, *Chandos*, *Le Palet*, étaient dans ce cas qui ne se voit ni aux portes *Aiguière* et de *l'Arc*, et encore moins à la porte de *Beaulieu*. Cette dernière est au contraire au point le plus élevé de la croupe, c'est-à-dire en un point que jamais personne n'aurait choisi pour y faire passer une voie d'accès autre qu'un sentier de piétons.

Faut-il ajouter qu'à l'époque où nous nous plaçons (premiers siècles de notre ère) il n'existait pas non plus de voie reliant la place *Saint-Pierre* à l'endroit qu'aurait pu occuper le pont romain. Si une telle voie avait existé, elle eût évidemment subsisté jusqu'au *Moyen-Age*; le pont de cette époque eût été relié par elle à ce point du plateau, et son utilité indéniable l'eût fait conserver jusqu'à nos jours.

Or, une telle voie n'a jamais existé avant la création de l'avenue *Wilson* ou de la *Colonne*, au début du XIXe siècle. Un plan de 1760<sup>75</sup> ne laisse aucun doute à ce sujet : Toutes les voies de la partie nord et nord-ouest d'*Angoulême* y sont représentées, à l'exception de l'avenue *Wilson* qui n'existait pas encore, et il n'y en a aucune reliant la place *Saint-Pierre* à la *Charente*, vers *Saint-Cybard*.

Pour qui connaît la disposition des lieux ou en examine le plan, il est visible que jamais les ingénieurs romains n'auraient construit un pont à *Saint-Cybard* pour faire franchir la *Charente* à une voie partant de la place *Saint-Pierre* et se dirigeant vers les *Bouchauds* ou, inversement, qu'ils n'auraient jamais desservi un pont existant à *Saint-Cybard* par une voie unique<sup>76</sup> aboutissant au plateau aussi loin du pont que la place *Saint-Pierre*.

M. *George* représente sur les plans annexés à sa *Topographie historique d'Angoulême* un chemin reliant l'abbaye de *Saint-Cybard* à celle de *Saint-Ausone* et se raccordant avec la rue de ce nom; mais ce pouvait n'être qu'un sentier de piétons; en tout cas, fait évidemment, pour relier les deux abbayes, il n'existait point aux débuts de notre ère.

Le plan de *Belleforest* représente également l'amorce d'une voie partant des ponts de *Saint-Cybard*, se dirigeant vers l'ouest à travers les portes de *Féreau*; elle ne devait pas avoir d'autre destination que la voie indiquée par M. *Georges* avec laquelle elle devait se confondre<sup>77</sup>.

<sup>73</sup> A la porte de *Beaulieu*, n'aboutissait qu'un sentier, dit M. *George*, *Topographie hist. d'Angoulême*, p. 15.

<sup>74</sup> Idem

<sup>75</sup> D'après *Manuel d'Archéologie*, de J. *Dechelette*; *Archéologie gallo-romaines*, par A. *Grenier*, t. VI, p. 1.

<sup>76</sup> Nous disons unique puisqu'il n'en existait pas dans les autres directions.

<sup>77</sup> Les deux plans représentent la ville à peu près à la même époque: 1595-1650.

Tel est également l'avis de l'abbé *Michon* qui nous dit que les portes de *Féreau* défendaient l'accès de la ville<sup>78</sup> entre le rempart de *Beaulieu* et le pont de *Saint-Cybard* et qu'on y "passait" pour aller de *Saint-Cybard* à *Saint-Ausone*. Mais la voie qui les traversait par son orientation avait été visiblement créée pour relier entre elles les deux abbayes et les mettre en communication avec *Basseau* (port et pont) et non avec la ville<sup>79</sup>.

Rien ne permet de supposer qu'elle existait à l'époque gallo-romaine, bien au contraire. D'ailleurs, elle n'aurait relié *Saint-Cybard* à la ville que par un détour absolument inadmissible.

Peut-on envisager l'hypothèse d'un pont romain situé à quelques centaines de mètres en aval du pont du *Moyen-Age*? Non, évidemment. Il serait resté des traces de ses voies d'accès comme il en est resté aux abords du pont de *Basseau* et partout ailleurs. Car nous dirions volontiers avec l'abbé *Lacune*<sup>80</sup> que les traces des anciennes voies romaines sont indestructibles, le temps, l'eau, le fer et le feu et un nouveau venu, l'urbanisme peuvent bien détruire les monuments qui s'élèvent au-dessus du sol, mais ils sont impuissants contre les œuvres qui s'enfoncent dans la terre. Dans notre cas, cette impuissance est d'autant plus certaine que les abords de la *Charente* sont marécageux et que, pour les traverser, il aurait fallu établir des chaussées particulièrement solides dépassant de beaucoup le sol naturel. Les *Romains* savaient d'ailleurs construire de telles voies elles ont défié le temps.

Enfin, comme dernier argument, nous dirons qu'un pont gallo-romain à *Saint-Cybard*, et a fortiori à plusieurs centaines de mètres en aval, n'aurait été qu'à quelques kilomètres de celui qui existait à *Basseau* et qu'on doit considérer comme inadmissible que les *Romains* aient construit deux ponts importants à une aussi faible distance l'un de l'autre.

Nous pouvons donc dire, sans crainte d'erreur, qu'à l'époque romaine il n'a pas existé de pont à *Saint-Cybard* (pont de pierre, de bois ou mixte), ni aucun autre moyen de traverser la *Charente* à la place ou aux abords des ouvrages du Xe siècle, par la raison qu'il n'y avait, de ce côté de la ville, aucune voie à desservir.

Car le passage à *Basseau* de la voie d'*Angoulême* aux *Bouchauds* ne constituait pas, à l'époque où elle était fréquentée, un allongement comparable à ce qu'il serait aujourd'hui. Au temps où fut construite cette voie (I<sup>er</sup> ou II<sup>e</sup> siècle), la ville d'*Angoulême* n'était qu'une localité de minime importance; la véritable ville était dans la plaine de la *Grande Garenne* où a été bâtie la *Poudrerie d'Angoulême* et sur les coteaux de *Basseau*. L'ancien *oppidum* gaulois n'est devenu réellement la ville d'*Angoulême* qu'à la suite des invasions du III<sup>e</sup> siècle, et l'établissement consécutif de nos premiers remparts, au IV<sup>e</sup> siècle, c'est-à-dire longtemps après la destruction des *Bouchauds*.

## X. - Résumé

Pour nous résumer et conclure, nous croyons pouvoir dire ce qui suit:

1<sup>0</sup> Les anciens ponts de *Saint-Cybard*, disparus en 1750, se trouvaient à une soixantaine de mètres en amont du pont actuel, dans le prolongement de la rue de la *Charente*, située dans le faubourg de *Saint-Cybard*, et de l'ancienne rue de l'*Abattoir* sous laquelle a été construit un égout de la ville.

2<sup>0</sup> Ces ouvrages devaient être considérés comme étant l'œuvre des religieux de *Saint-Cybard*, bien que le comte et l'évêque d'*Angoulême* aient contribué à leur exécution.

3<sup>0</sup> Leur construction devait dater de la deuxième moitié du Xe siècle (en en exceptant toutefois les dernières années); elle avait dû suivre de près la reconstruction, vers 950 ou peu après, de l'abbaye primitive détruite en 847 par les *Normands*.

<sup>78</sup> Il faut lire l'accès de l'abbaye.

<sup>79</sup> *Saint-Cybard* accédait à la ville par la voie qu'a remplacée l'avenue de *Cognac* actuelle et *Saint-Ausone* par l'antique rue de ce nom.

<sup>80</sup> *Notice sur le Pays de Santons*, p. 19.

4<sup>0</sup> Au cours de leur existence de huit siècles, les ponts de *Saint-Cybard*, qui n'étaient en principe qu'une dépendance de l'abbaye, ont été entretenus d'abord par la dite abbaye, puis par la ville d'*Angoulême*, à partir de l'an 1500, et en dernier lieu par l'*État*, à partir de 1680.

5<sup>0</sup> L'abbaye de *Saint-Cybard* a perçu des péages pour l'usage de ces ponts - et même, au début tout au moins, pour le passage en dessous - jusque vers la date ci-dessus. Ses droits à péage, qui ne lui furent définitivement reconnus que par un arrêt de 1674, lui avaient été contestés pendant plusieurs siècles.

6<sup>0</sup> Il n'a pas existé de pont gallo-romain à l'emplacement des ponts de *Saint-Cybard* ni dans leurs parages, ni même de voie reliant la ville à ces emplacements et parages.

