

Le vieux Pont de Confolens

1. – Situation et Ancienneté de l'Ouvrage

La ville de *Confolens*, qui tire son nom de sa situation au confluent de la *Vienne* et de la petite rivière le *Goire*, est bâtie à cheval sur ces deux cours d'eau. Elle doit à cette circonstance, et aux modifications qu'a subies le tracé des deux grandes voies de communication qui la traversent¹, de posséder dans ses murs deux ponts sur chaque rivière: Un pont vieux et un pont moderne.

Les deux ponts anciens sont seuls intéressants au point de vue archéologique et historique; le plus intéressant est d'ailleurs le *vieux pont de la Vienne*, le *Pont-Vieux*, comme disent les habitants, qui est situé à 200m en amont du confluent des deux cours d'eau.

S'il est un ouvrage dont on puisse dire, avec M. L. Guibert, de la *Société archéologique et historique du Limousin*, qu'il:

"est peu de ponts du Moyen-Age qui aient traversé les siècles, sans avoir subi des réparations, des remaniements tels qu'ils n'ont pour ainsi dire rien gardé de leur ancien aspect"²,

c'est assurément le vieux pont de la *Vienne* à *Confolens*.

Mais l'intérêt de cet ouvrage ne réside pas seulement dans les nombreuses modifications qu'il a subies au cours des âges, il réside aussi dans le fait qu'il est possible, probable même, qu'il ait été construit sur les substructions d'un pont romain et, dans cet autre fait, qu'il est certainement, sinon le plus ancien, mais l'un des plus anciens grand ponts du moyen âge, subsistant en France, dans leur entier, et ayant été construits de manière à être, dès le début accessibles aux véhicules attelés.

Nous allons tâcher de justifier ces assertions en faisant la description et l'historique de cet ouvrage.

II. - Voies Gallo-Romaines traversant Confolens

Plusieurs archéologues, l'abbé *Michon*³, M. *Marvaud*⁴ et surtout notre collègue, M. le Commandant de la *Bastide*⁵, ont montré que trois voies gallo-romaines traversaient la *Vienne* à *Confolens*, toutes importantes à divers titres. C'étaient des *Voies Publiques*: *impériales*, *consulaires* ou *militaires*⁶, construites et entretenues par l'Etat.

La première, et peut-être la plus importante des trois, mettait en communication *Saintes*, *Bordeaux* et tout le sud-ouest de la *Gaule*, avec le nord-est, par *Confolens*, *Bellac*, *Issoudun*, *Bourges*, etc.⁷.

La seconde, très importante également, était une des *Voies du Sel*, c'est-à-dire, de celles qui faisaient communiquer les marais salants et les ports de l'*Aunis* et de la *Saintonge* avec le *Limousin* et une partie du plateau central⁸.

¹ Les routes nationales N. 148 de Limoges à Nantes et N. 151 bis d'Angoulême à Nevers.

² *Bull. soc. arch. et hist. Limousin*, tome LIV, p.222.

³ *Statistiques Monumentale de la Charente*, p. 156 (voie N. 12).

⁴ *Répertoire archéologique dans Bul. Soc. arch. et hist. Charente*. 1862, p. 313.

⁵ *Bull. soc. arch. et hist Charente*, 1921, p. 30 et *Carte*; 1928, p. 30 et *Carte*; 1931, p. LVIII et LIX.

⁶ Voir pour la classification des voies romaines en quatre catégories:

De la *Bastide*, *Bull. soc. arch. et hist.*, *Charente*, 1921, p. 129; De *Longuemar*, *Mémoires Antiquaires de l'Ouest*, 1968, p. 36.

– Voir aussi A. Grenier, *Archéologie gallo-romaine*, 2e partie, *Archéologie du sol* (Les Routes), p. 2 et 3.

⁷ L'existence et l'importance de cette voie ont été aussi signalées par M. Paul Decourtioux (*Bull. soc. arch. et hist. Limousin*, t. LVI, p. 25) et par M. Beaufort, (*Mém. Ant. de l'ouest*, 1851). Elle subsiste encore sur plusieurs kilomètres entre *Confolens* et *Esse* et dans le bourg de *Brillac*; c'est un des tronçons de voie romaine les mieux conservés de France.

La troisième reliait *Charroux*, véritable place forte gallo-romaine, au camp de l'Age, commune d'*Etagnac*, où convergeaient plusieurs routes⁹.

Ces trois directions sont encore desservies de nos jours par des routes modernes, qui ne s'écartent guère des anciennes voies romaines qu'elles ont remplacées lorsqu'elles n'occupent pas la même assiette.

Confolens paraît, du reste, avoir eu une certaine importance dès l'époque gallo-romaine. M. *Marvaud* indique qu'à une époque reculée, elle avait un consulat qui, comme à *Saintes*, devait remonter à un municipe romain, c'est-à-dire à une ville gratifiée du droit de cité romaine¹⁰. Elle fut aussi, dès la plus haute antiquité, un grand entrepôt de sel¹¹. En 1657 le *Comte de Confolens* percevait encore:

"un plain poilson de sel sur chaque charrette qui descharge au dit *Confolant*"¹².

A l'aurore de la *Révolution*, il passait encore journellement à *Confolens* deux cents mulets de bât chargés de sel¹³.

III. – Existence d'un Pont Gallo-Romain à *Confolens*

Une tradition bien assise, et d'ailleurs conforme à la raison, veut qu'il ait existé, à *Confolens*, un pont de pierre, sous les trois ruelles désignées plus liant, pour franchir la *Vienne* plus commodément et plus sûrement qu'en bateau.

On n'est pas bien d'accord sur le nombre, la nature et l'importance des ponts édifiés en *Gaule* par les *Romains*. Les uns, tels que *Viollet-le-Duc*¹⁴ et *A. Collin*, prétendent qu'ils ont surtout construit des ponts de bois.

Ce dernier auteur, Inspecteur général des *Ponts et Chaussées*, Président de la *Sociétés archéologique et historique de l'Orléanais*, lui a fait une étude toute particulière de la question, pense que les *Romains* n'ont établi que peu de ponts de pierre sur les grands cours d'eau, parue qu'ils reculaient devant les fondations en rivière quand ils ne se trouvaient pas en présence d'un fond de rocher¹⁵.

M. *A. Grenier* est plutôt d'un avis contraire. Dans un ouvrage récent (1931), il nous dit que dès la fin de la république, et durant tout le haut empire, les *Romains* ne construisirent guère que des ponts de pierre, sauf vers les frontières¹⁶.

Or, à *Confolens*, outre que la rivière la *Vienne* ne pas pouvoir être considérée comme un grand cours d'eau, il ne semble pas que le rocher, que, l'on rencontre presque au fond de son lit, permît d'établir un pont de bois durable. D'autre part, le tablier en bois, d'un pont mixte qu'on n'aurait pas pu placer au-dessus du niveau des grandes crues, qui sont fréquentes et dépassent souvent 5 mètres au-dessus de l'étiage, aurait été trop fréquemment emporté par la violence du courant ou détruit par les corps flottants, les glaces notamment au moment de leur débâcle¹⁷.

⁸ Cette voie s'est maintenue et a été fréquentée jusqu'au XVIII^e siècle (*Bull. soc. arch. Charente*, 1676, p. 241). Elle passait à *Ruffec* où une rue porte encore le nom de *Rue des Salines* et où un grenier à sel a existé jusqu'en 1548 au moins.

⁹ *Bull. soc. arch. Charente*, 1921, p. 25 et *Carte*; 1924, p. 111; 1928, p. 11 et *Carte*.

¹⁰ *Marvaud*, *Géographie de la Charente*, p. 248.

¹¹ A l'époque gallo-romaine, dit *Marvaud*, (*Bull. soc. arch. Charente*, 1856-57-58, t. I, p. 14), les populations *Santones* fournissaient à une grande partie de la *Gaule* le sel de leurs marais, considérablement plus étendus que de nos jours. Plusieurs voies les reliaient au Centre et à l'Est de la *France*.

¹² *Bull. soc. arch. Charente*, 1918, p. LXXXIV.

¹³ *Mémoire de M. de la Fordie*, Receveur des Impositions de l'Élection de *Confolens* (Archives *Vienne* c. 44).

¹⁴ *Dictionnaire de l'Architecture*, t. VII, p. 221.

¹⁵ *Mémoires de la Soc. arch. de L'Orléanais*, t. XXVI, p. 120-124.

¹⁶ *Archéologie gallo-romaine*, 2e partie, *Archéologie du sol*. (Les Routes), p. 190.

¹⁷ Presque tous les hivers, la *Vienne* est prise de glaces à *Confolens*; leur débâcle s'accompagne le plus souvent d'une crue.

Pour ces diverses raisons, nous croyons qu'on peut tenir pour à peu près certain que le pont romain, qui existait très vraisemblablement sur la *Vienne*, à *Confolens*¹⁸ était un ouvrage en pierre.

De cet ouvrage, il ne reste toutefois aucune trace apparente, mais il est possible, probable même, que l'ouvrage actuel ait été construit sur les basses œuvres de l'ancien, qui ne fut vraisemblablement pas détruit jusque dans ses plus profonds fondements.

Il n'arrive pour ainsi dire jamais que des ouvrages, de la nature et de l'importance du pont de *Confolens*, soient démolis de fond en comble. L'ancien pont romain qui, à *Limoges*, se trouvait à la place du pont *Saint-Martial*, et qui fut détruit par *Henri II Plantagenet*, en 1153, d'après les uns, en 1181, d'après d'autres, ne le fut que jusqu'au niveau de l'eau¹⁹. C'était plus que suffisant pour le but poursuivi.

On connaît, d'autre part, avec quel soin, quel respect les constructeurs du moyen âge, et même des temps modernes, on utilisé les ouvrages du passé. C'est ainsi qu'on voit, à *Loches*, le château des *Valois* s'élever sur des substructions romaines lesquelles surmontent la roche de tuffeau, percée de grottes qui ont dû être des habitations primitives²⁰; que l'aqueduc d'*Arcueil* a été établi, par *Marie de Médicis*, sur les ruines des thermes de l'empereur *Julien*²¹; que le pont *Saint-Martial*, à *Limoges*, a été édifié sur les soubassements du pont romain détruit par *Henri Plantagenet*²²; que l'ancien pont de *Saintes*, sur lequel se trouvait un arc de triomphe, transporté, aujourd'hui, sur un autre point, était bâti sur d'anciennes piles romaines²³.

"Parmi les substructures qui se trouvent sous la chapelle du château de La Rochefoucauld, il y en a qui datent vraisemblablement de l'époque gallo-romaine"²⁴.

Nous pourrions multiplier les exemples. Nous nous en tiendrons à ceux qui précèdent.

IV. – Destruction du Pont Romain

A quelle époque, et dans quelles circonstances, fut détruit l'ouvrage romain dont la construction n'était évidemment pas postérieure aux dernières années du IV^e siècle ou au début du V. où les historiens placent la fin de l'occupation romaine en *Gaule*? Ce fut très vraisemblablement au cours d'une des invasions ou des guerres de conquête qui désolèrent le pays du IV^e au Xe siècle²⁵.

Mais, fut-ce par les *Wisigoths* qui occupèrent toute l'*Aquitaine* à partir de 418-419?²⁶ Fut-ce par les *Arabes* ou *Sarrazins*, en 732?²⁷ Sa disparition fut-elle le fait de *Unald*, duc d'*Aquitaine*, ou de son fils et successeur *Vaïfre*, ou bien celui de leurs adversaires, sous la conduite de *Pépin*, pendant leur Lutte de huit années (760-768) au cours de laquelle furent démantelées *Poitiers*, *Limoges*, *Saintes*, *Périgueux*, *Angoulême* et ravagées toutes les campagnes environnantes?²⁸

Subsista-t-il enfin, comme le veut la tradition²⁹, jusqu'à l'arrivée dans la région, vers 865, des *Normands* qui détruisirent *Saint-Junien* en 866³⁰ et remontèrent la *Vienne* jusqu'au delà de *Limoges*. C'est probable; mais nul ne le sait exactement.

¹⁸ Socs verrons par la suite, p. 300, que cette hypothèse n'est pas gratuite; des constatations faites il y a environ un siècle montrent qu'il avait dû exister à *Confolens* un pont romain en pierre qui aurait été lui-même précédé d'un gué pavé.

¹⁹ *Bull. soc. arch. et Limousin*, t. LIV, p. 224-225; *Congrès arch. de France*, 84^e session, *Limoges*, 1921, p. 49-51; *mémoires soc. arch. Orléanais*, t. XXVI, p. 299. C'est la première date qui est la bonne.

²⁰ *Histoire de France*, de *Lavisse*, t. I, (1^o), p. 4.

²¹ *Bechmann, Distributions d'eau*, t. I, p. 285.

²² Page précédente (de l'édition).

²³ *Viollet-le-Duc, Histoire de l'Architecture*, t. VII, p. 231; *Ch. Dangibaud, Commission des Arts et Monuments historiques de la Charente-Inférieure*, 1900, p. 300.

²⁴ *Pierre de la Tardière, Le Château de La Rochefoucauld*, p. 91.

²⁵ Nous n'envisageons pas la destruction par une crue importante, car il est très rare qu'une crue emporte plus d'une ou deux arches d'un pont de pierre.

²⁶ *E. Lavisse, Histoire de France*, t. I (2^e), p. 306.

²⁷ Date de la bataille de *Vouillé*, près de *Poitiers*.

²⁸ *E. Lavisse, Histoire de France*, t. II (1^o), p. 277.

²⁹ *E. Léonide Babaud-Lacroze, sénateur, Pages Confolentaises*, p. 74.

V. – Description du Pont actuel

On n'est guère mieux fixé sur la date de construction du pont actuel. Nous pouvons cependant serrer la question de beaucoup plus près.

L'ouvrage est composé de dix arches, de dimensions différentes, comme dans tous les ponts très anciens. Leur ouverture varie entre 6.33m et 11.37m³¹, avec une largeur moyenne de 8.70m. La largeur moyenne des piles est de 4.40m. Le rapport de cette largeur à celle des arches est très voisin de 50% (exactement 50,5)³².

La largeur de l'ouvrage entre les têtes ou tympans est de 4m87, du côté de la rive gauche (côté de *Saint-Barthélemy*), et de 4.22m seulement du côté opposé (côté de *Saint-Maxime*). La largeur entre parapets n'était primitivement que de 3.42m à l'une des extrémités et de 4.07m à l'autre. Elle est actuellement de 4.25 partout. Jusqu'en 1777, les parapets qui sont aujourd'hui en pierre d'*Angoulême*, n'étaient qu'en *maçonnerie commune* ou ordinaire, avec une épaisseur de 0.40m³³.

Les neuf premières arches, à partir de la rive droite sont des pleins cintre ou doivent être considérées comme telles. C'est évident pour les arches numéros 5, 6, 7, 8 et 9³⁴, qui ne présentent pas, par rapport à une demi-circonférence, de différences appréciables³⁵. Il n'en est pas de même des arches numéros 1 à 4 qui ressemblent plutôt à des ellipses, dont le grand axe serait vertical, ou à des arcs surhaussés à trois centres, qu'à des arcs de cercle réguliers.

Nous nous sommes longtemps demandé si cette forme n'avait pas été voulue, car on la trouve dans certains ouvrages du *Moyen-Age*, notamment au célèbre pont d'Avignon³⁶ dont la construction est toutefois sensiblement moins ancienne que celle du pont de *Confolens*³⁷. Mais à une exception près, celle de l'arche numéro 5, ce sont les plus grandes arches, c'est-à-dire les plus difficiles à exécuter, qui présentent ce galbe. L'arche numéro 4, où le surhaussement est le plus accusé, et correspond à environ 8% de sa largeur, présente des traces indéniables de déformation: le sommet de la voûte ne se trouve, même pas au milieu de l'ouverture³⁸. Nous croyons que la forme particulière de ces quatre arches, de même que la légère déformation des cinq autres, doit être le résultat d'un affaissement des cintres, sous les reins ou flancs des voûtes, au moment de leur construction, et d'un relèvement consécutif de leur sommet, faute d'avoir été suffisamment chargé.

Quant à la dixième arche, elle diffère complètement des neuf autres; elle est nettement brisée au sommet; nous la qualifierons d'ogivale. Elle présente vraisemblablement une particularité qui, sans être très rare, mérite cependant d'être signalée: les arcs latéraux de l'ogive, dont la courbure est très faible et le rayon très grand, ne doivent pas être tangents aux piles

Comme on ne voit actuellement que la partie supérieure de cette voûte, il est impossible de se prononcer catégoriquement sur les dispositions des parties inférieures.

Nous signalerons à ce sujet que le défaut de tangence, qui existe vraisemblablement ici, se trouve ou se trouvait aussi à plusieurs autres ouvrages, notamment aux ponts de *Limoges*, à ceux de *Saint-*

³⁰ *Congrès arch. de France*, session de 1921, p. 215. Ils avaient déjà détruit *Saintes* et *Angoulême* dès 847. (Abbé *Nanglard*, *Bull. soc. arch. et hist. Charente*, 1893, p. 106).

³¹ Nous convertissons en mètres toutes les dimensions exprimées en pieds dans les anciens textes.

³² Nous verrons dans l'étude concernant cet ouvrage, qu'au pont de *Saint-Germain*, ce rapport est égal à 0.52. Mais il est de 0.508 au pont *Saint-Martial*, à *Limoges*, et de 0.493 au pont *Saint-Etienne* (de *Limoges* également), l'un et l'autre moins anciens que les précédents. Il n'est que de 0.44 seulement au pont de *Chabanais*, moins ancien que ceux de *Limoges*. Dans les ponts modernes, ce rapport est encore beaucoup plus faible: $\frac{1}{5}$ ou $\frac{1}{6}$ seulement.

³³ *Délibération du Corps de ville de Confolens*, du 5 avril 1777 (Arch. municipales).

³⁴ Contrairement à l'usage, et pour rester d'accord avec le procès-verbal de 1777, le numérotage des arches et des piles part de la rive droite...

³⁵ Elles sont cependant toutes plus ou moins aplaties sur les flancs.

³⁶ *Viollet-le-Duc, Diction. de l'Archit.*, t. VII. p. 225.

³⁷ De 50 à 150 ans environ. On verra plus loin les dates de construction de ces deux ouvrages.

³⁸ Nous verrons plus loin (p. 298 de l'édition) par les réparations et consolidations qu'elles ont nécessitées, que l'arche N. 4, et la pile voisine (N. 4 également) avaient été moins bien exécutées que le reste de l'ouvrage.

Junien, à celui de *Chabanais* et même à trois arches des anciens ponts de *Cognac*. Il existait aussi à plusieurs arches des anciens ponts de la *Loire*, *Orléans* et autres³⁹.

La dixième arche est d'ailleurs beaucoup plus récente que les autres; elle a remplacé, à une époque que nous faisons connaître plus loin, le pont-levis qui existait d'abord à sa place⁴⁰.

Nous ne dirons ici qu'un mot des piles dont tes avant-becs sont des demi-cylindres et les arrières becs des contreforts plats peu saillants. Les uns et tes autres s'élèvent jusqu'au niveau de la chaussée où ils forment de petites gares d'évitement ou refuges de même forme qu'eux.

On relève dans cet ouvrage quelques autres particularités qu'on ne rencontre guère ailleurs.

Faisant abstraction de la dixième arche, qui a dû être ajoutée après coup, on remarque que, contrairement à la règle générale, la plus grande arche n'est pas au milieu des neuf autres. C'est la troisième à partir de la rive droite, au lieu de la cinquième, qui présente la plus grande ouverture.

Les arches voisines de la rive droite sont plus larges et plus hautes que les arches correspondantes de la rive gauche. La pente de la chaussée est sensiblement plus rapide vers la rive gauche que vers la rive droite⁴¹.

Le sommet des pentes (du dos d'âne) n'est pas sur la grande arche ni sur celle du milieu; il est sur la quatrième. Il est même plus que probable que primitivement, il était encore plus près de la rive droite, sur ta troisième arche, c'est-à-dire sur ta plus grande⁴².

Les parapets ne sont pas établis suivant deux lignes droites: bien que les réfections dont ils ont été l'objet aient évidemment tendu à redresser leurs sinuosités primitives, chacun d'eux est établi suivant trois alignements dont les deux extrêmes sont sensiblement parallèles et distants d'environ quarante centimètres

Les piles et les têtes de l'ouvrage présentent évidemment des sinuosités encore plus accentuées que les parapets⁴³.

VI. – Date de Construction de l'Ouvrage

1 – Elle n'est pas du *XIV*e siècle. –

Essayons maintenant de déterminer la date de construction de notre ouvrage, point très important de notre étude.

Contrairement à ce qu'ont pu croire quelques auteurs, *M. Martin-Buchey*⁴⁴ et *M. Léonide Babaud-Larivière*⁴⁵, en se basant sur certaines dispositions de l'ouvrage et sur ce que la date de 1302 est restée gravée sur une pierre spéciale du parapet d'amont, jusqu'en 1777-1778, la construction de notre ouvrage est bien antérieure au *XIV*e siècle.

Une délibération du *Corps de Ville* de 1771 fait d'ailleurs remarquer que cette pierre n'était pas du même grain, c'est-à-dire de la même provenance, que les autres parties du pont, et qu'elle paraissait n'avoir été placée là que postérieurement à la construction primitive.

Nous avons du reste une preuve certaine que cette construction est bien antérieure à 1302, par une charte de donation, à l'abbaye de *Lesterps*, d'un mas⁴⁶ situé "*au-delà du pont de Confolens*". La date

³⁹ Atlas annexé au t. XXVI des *Mémoires de la soc. arch. de l'Orléanais*, pl. V et VII.

⁴⁰ *Archives communales de Confolens, Délibération du Corps de ville du 5 avril 1777*, Voir ci-après, p. 298 de l'édition.

⁴¹ La même dissymétrie existe à bien d'autres ouvrages et notamment au port de *Saint-Germain* et au pont *Saint-Martial*, à *Limoges*.

⁴² On serait tenté de croire qu'il existait primitivement quelques arches de plus sur la rive droite. Ce n'est pas impossible car un gué pavé dut précéder le pont romain. Or, à l'emplacement des gués, les rivières présentaient généralement un surcroît de largeur compensant la diminution de profondeur.

⁴³ Ces irrégularités se retrouvent dans tous les ouvrages du haut Moyen-Age.

⁴⁴ *Géographie de la Charente*, t. II, p. 14

⁴⁵ *Etudes historiques et administratives*, t. I, p. 35.

⁴⁶ Aujourd'hui village du Mas, commune d'*Ansac*

de cette chartre est comprise entre 1110 et 1140⁴⁷. Le pont est donc antérieur à cette dernière date, sinon à la première.

2 - Elle est des deux derniers tiers du XI^e siècle. –

Mais de combien notre ouvrage est-il antérieur au début du XII^e siècle? D'environ deux cents ans, d'après M. *Léonide Babaud-Lacroze*, sénateur, notre collègue, qui fait remonter sa construction au Xe siècle⁴⁸, et qui, pour justifier cette date, signale que, d'après un manuscrit de M. *Léonide Babaud-Larivière*, ancien représentant du *Peuple*, ancien *Préfet* de la *Charente*, auteur des *Lettres Charentaises* et des *Etudes historiques et administratives*, la tradition veut qu'après le passage des *Danois*⁴⁹, l'usage se soit établi:

*"de tendre chaque soir une chaîne pour barrer la rivière; mais que la puérité du moyen, qui n'avait d'égal que son insuffisance, fit décider bientôt la construction d'un pont fortifié pour la défense commune"*⁵⁰

Nous avons le regret de ne pas partager cette opinion.

Pour les raisons que nous allons exposer, nous croyons que la construction du vieux pont de Confolens remonte au plus tôt à 1030-1035, sinon 1050, et au plus tard au début du XII^e siècle, comme nous l'avons vu plus haut.

Contre cette date, M. *Babaud-Lacroze* nous objecte qu'il n'est pas vraisemblable que les habitants aient attendu près de deux siècles, en admettant que le pont romain n'ait été détruit que vers 865, date probable de l'arrivée des *Normands* à *Confolens*, pour reconstruire cet ouvrage dont l'utilité était évidemment très grande. Si juste qu'elle paraisse, l'objection n'est pas convaincante. Il faut tenir compte de l'époque où l'on était; et nous croyons qu'à aucun point de vue, ne fut possible à *Confolens*, avant la date que nous indiquons, la construction d'un pont de l'importance et de la solidité de celui qui nous occupe, solidité prouvée par près de 900 ans d'existence et par sa résistance à l'assaut de très nombreuses crues, *"étonnantes, violentes et terribles"*⁵¹.

3 - Justifications techniques. -

Au point de vue purement technique, nous dirons, avec M. de *Caumont*, que les premiers architectes du Moyen-Age:

*"éprouvaient de grandes difficultés à faire des voûtes un peu larges; ce ne fut qu'assez tard, vers le XI^e siècle... qu'ils devinrent habiles dans ce genre de travail"*⁵².

M. *Chabat* indique, de son côté, que:

*"jusqu'au XI^e siècle, on ne voûta guère que l'abside et les bas-côtés des églises, à cause de leur peu de largeur; ce n'est qu'aux XI^e et XII^e siècles que les architectes commencèrent à voûter en plein cintre la nef principale"*⁵³.

M. *Vincent Flipo*, professeur à l'Ecole spéciale d'architecture, dit également:

*"La voûte, d'abord employée pour couvrir de petits espaces, par exemple les bas-côtés, ne fut adoptée sur la nef que dans le courant du XI^e siècle"*⁵⁴,

D'après *Camille Jullian*:

⁴⁷ *Bull. soc. arch. Charente*, 1862, p. 49.

⁴⁸ *Pages Confolentaises*, p. 73

⁴⁹ C'est-à-dire des *Normands* dont le départ date de vers 931. Voir plus loin, p. 213 de l'édition..

⁵⁰ *Pages Confolentaises*, p. 73. Cependant M. *Babaud-Larivière*, dans ses *Etudes hist. et adm.*, écrit que la forme des arches représente bien *"l'architecture du début du XI^e siècle"*. Mieux informé, il avait sans doute changé d'avis.

⁵¹ Voir ci-après, p. 304 et 305 du document, l'énumération des très grandes crues de la *Vienne* depuis 1909, et p. 288 la justification des épithètes: *étonnantes*, etc.

⁵² *Histoire de l'Architecture au moyen âge*, pp. 43 et 85.

⁵³ *Dictionnaire des Termes employés dans la construction*, t. IV, p. 682.

⁵⁴ *Mémento pratique d'archéologie*, p. 46.

"les églises..., construites à la légère autour de l'an mille, dans un jour d'enthousiasme ont rapidement disparu"⁵⁵

Lavissee dit également que:

"bon nombre des églises, bâties au temps du roi Robert (996-1031), n'étaient pas assez solides pour durer; on dût les reconstruire à la fin du XIIe"⁵⁶

Enfin, notre érudit collègue, M. George, très compétent en cette matière, nous assure que, dans notre région, il a fallu refaire presque toutes, sinon toutes les églises dont la construction était antérieure au XIe siècle.

Or, la construction d'un grand pont, comme celui de *Confolens*, présente pour le moins autant sinon plus de difficultés que celle de petites églises, à simple berceau, comme celles qu'on faisait au Xe siècle. Sans parler des fondations sous l'eau et des crues des rivières, il faut compter avec les charges (roulantes) que les ponts ont à supporter. Les voûtes des églises de l'époque ne dépassaient guère 6m de largeur; elles n'atteignaient que tout à fait exceptionnellement 8m. Or, au pont de *Confolens*, il y a six arches dont l'ouverture est comprise entre 58.77m et 11.37m.

4 – Justifications tirées de l'état social. –

Plaçons nous maintenant à d'autres points de vue. Les Normands qui s'étaient installés dans le pays vers 865 au plus tard⁵⁷, ne l'ont quitté, saccagé, ruiné, exsangue, qu'après 931, à la suite de la victoire que remporte sur eux, à *Limoges*, le roi Raoul, victoire qui, d'après Lavissee, eut un grand retentissement⁵⁸.

"Les conséquences des invasions normandes, dit cet auteur, se firent cruellement sentir. Les rançons que les populations durent leur payer ruinèrent le pays. Les incendies, les ravages des campagnes, le massacre des habitants arrêtaient partout le travail et la circulation"⁵⁹.

Il fallut quatre siècles, dit M. de la Bastide, pour reconstituer sur d'autres bases la civilisation anéantie par ces barbares⁶⁰.

A peine en était-on débarrassé, que les Hongrois-Madgyars, sous prétexte de venger Attila et ses Huns, firent irruption en Occident et parcoururent la France, du Rhin à la Garonne. Défaits au nord de la Loire, vers 937, par Ebles de Déols, l'un des puissants barons du Berry, ils auraient traversé ce fleuve à Orléans, pour gagner les provinces de Guyenne⁶¹.

Ces deux invasions furent, il est vrai, les dernières incursions des barbares dans nos régions; mais ce serait une erreur de croire qu'aussitôt passées, on put entreprendre des travaux de l'importance du pont de *Confolens*: tous les moyens, moyens techniques, nous l'avons vu, moyens financiers surtout, faisaient complètement défaut.

Il faut se remémorer dans quel état était la France:

"L'effroi était si grand, dit Michelet, qu'on n'osait plus récolter. On vit les hommes mélanger de la craie à la farine. Une bande de trois cents loups courut l'Aquitaine sans que personne put l'arrêter. Les bêtes fauves semblaient prendre possession de la France"⁶².

Puis vint la fameuse période de l'an mille qui comprend non seulement d'assez nombreuses années avant cette date, mais aussi plusieurs de celles qui la suivirent. On ne construisait que des églises et

⁵⁵ *De la Gaule à la France*, p. 238

⁵⁶ *Histoire de France*, t. II (1^o), p. 199-200.

⁵⁷ Nous avons déjà dit qu'ils étaient à Angoulême dès 847 sinon dès 845: Abbé Nanglard, *Pouillé historique du diocèse d'Angoulême*, dans *Bull. soc. arch. et hist. Charente*, 1893, p. 106. Il n'est pas impassible qu'ils aient été dans le Confolentais dès la même époque.

⁵⁸ *Histoire de France*, t. II (1^o), p. 405. Corlieu, *Histoire de l'Angoumois*, p. 16; Vigier de la Pile, *Hist. de l'Angoumois*, p. xv.

⁵⁹ *Histoire de la France*, t. II (1^o), p. 382.

⁶⁰ *Bull. Soc. arch. et hist. Charente*, 1921, p. 76.

⁶¹ A. Collin, *Mém. Soc. arch. Orléanais*, t. XXVI, p. 175-176.

⁶² *Histoire du Moyen-Age*, t. II, p. 34 (Edit. Lemerre).

des monastères, nous dit M. Alexandre Collin, inspecteur général des *Ponts et Chaussées*, président de la *Société archéologique de l'Orléanais*, dans une belle et magistrale étude sur l'ancien pont d'Orléans et les ponts du Moyen-Age en général.

*"Les temps n'étaient guère propices aux grandes œuvres, dit ce savant auteur; le fantôme de l'effrayant millénaire et la sombre prophétie de son échéance amollissaient toutes les énergies, paralysaient tous les courages. Pourquoi s'occuper du lendemain puisque les temps allaient finir, et que les siècles étaient révolus?"*⁶³.

"A peine songeait-on à ensemercer la terre",
nous dit un historien connu, M. Henri Martin⁶⁴.

*"Durant l'épouvantable chaos du X siècle, dit M. Jacques Bainville, presque tout le capital de la civilisation fut englouti; les famines et les épidémies se prolongèrent jusqu'au siècle suivant; les conditions de la vie devinrent si terribles qu'elles ont donné naissance à la légende d'après laquelle les hommes de ce temps-là auraient attendu la fin du monde et croyant que l'an mille ne pouvait être dépassé, auraient dans une sorte de folie collective, renoncé au travail et à l'effort"*⁶⁵.

Ce fut encore pis pendant quelques années après l'an mille, nous dit Michelet:

*"La famine ravagea le monde... Les riches maigrèrent et pâlirent; les pauvres rongèrent les racines des forêts; plusieurs, chose horrible à dire, se laissèrent aller à dévorer des chairs humaines. Sur les chemins, que parcouraient des bandes affamées, n'ayant pour nourriture que l'herbe des champs, les forts saisissaient les faibles, les déchiraient, les rôtaient et les mangeaient... Ce délire, cette rage alla au point que la bête était plus en sûreté que l'homme"*⁶⁶.

Ce n'était point là, on en conviendra, une époque propice à la construction des ponts. Mais il en résulta un grand mouvement mystique, tout un renouveau de l'esprit religieux⁶⁷.

M. l'abbé Michon nous apprend, en effet, qu'à partir du départ des Normands, et pendant tout le Xe siècle, beaucoup d'abbayes furent fondées, beaucoup d'églises construites⁶⁸; mais nous avons vu qu'il fallut les reconstruire.

M. Chancel à propos de l'église de Châteauneuf, fait remarquer que:

*"durant les IXe et Xe siècles, toutes circonstances favorables, tous moyens d'exécution, toutes volontés vinrent à manquer pour parachever ce monument"*⁶⁹.

Et cependant, la construction des églises a toujours précédé celle des ponts. M. A. Collin, déjà cité, nous l'apprend en ces termes:

*"Puisque le temple avait été chez tous les peuples le monument le plus important de la cité, il était naturel que les architectes exerçassent d'abord et plus particulièrement leur talent, sur les édifices religieux"*⁷⁰.

*"Quelque grande que fût leur utilité les ponts, qui ne correspondaient qu'à des nécessités purement matérielles, que primaient celles d'un ordre supérieur, puisant leur raison d'être dans les sentiments spiritualistes et religieux, étaient relégués à l'arrière plan, parce qu'ils n'étaient que l'expression d'un besoin encore secondaire, imparfaitement apprécié on comparaisait des édifices religieux et même des châteaux féodaux"*⁷¹.

⁶³ *Mémoires soc. arch. Orléans*, t. XXVI, p. 183.

⁶⁴ *Histoire de France populaire*, t. I, p. 140.

⁶⁵ *Histoire de France*, p. 44 et 50.

⁶⁶ *Histoire du Moyen-Age*, t. II, p. 169 (Edit. Lemerre).

⁶⁷ Jacques Bainville, loc. cit. p. 59.

⁶⁸ *Statist. Monurn.*, p. 255.

⁶⁹ *Bull. soc. arch. Charente*, 1845, p. 147.

⁷⁰ A. Collin, *Mémoires soc. arch. Orléanais*, p. 185.

⁷¹ A. Collin, *Mémoires soc. arch. Orléanais*, p. 196.

Aussi, parmi les ponts dont on connaît la date de construction à peu près exacte, n'en cite-t-on aucun qui soit antérieur au XI^e siècle⁷². D'après M. A. Collin⁷³, celui d'*Albi* ferait exception et daterait du Xe siècle, mais M. Aug. Vidal, architecte du *Tarn*, établit, d'après un acte, que sa construction ne remonte qu'aux environs de 1025.⁷⁴

5 – Renaissance d'après l'an mille. –

Mais quelques années après l'an mille, chacun se prit à respirer; la confiance commença de renaître; l'énergie prit la place de l'abattement et de la prostration. Ce fut une époque de renaissance et même de révolution dans l'art de bâtir, dit *Léonce Raynaud*⁷⁵. Les ponts sur les grands fleuves et les rivières apparaissent alors comme le complément nécessaire des œuvres de foi robuste, les églises, et l'énergie virile, les châteaux.⁷⁶

M. *Enlart* indique qu'à partir du XI^e siècle, les ponts de *Vienne*, de *Montélimar*, de *Romans*, etc., furent bâtis⁷⁷.

M. A. *Collin*, de son côté, nous apprend qu'entre les années 1005 et 1007, *Foulque-Nerra*, comte d'*Anjou*, fit entreprendre le pont d'*Angers*, sur la *Maine*; que le pont de *Tours* fut commencé entre 1031 et 1037; que ceux de *Blois* et de *Beaugency* furent entrepris à peu près à la même époque; que celui qu'un comte de *Sens* avait fait édifier sur la *Seine* et l'*Yonne*, à leur confluent, datait de vers 1026⁷⁸.

Il ne faudrait cependant pas croire qu'on n'ait pas dû, dans bien des circonstances, ajourner à des temps meilleurs, la construction de beaucoup de ces ouvrages, même très utiles. C'est ainsi que le roi *Robert II (Robert le Pieux)*, né, baptisé et couronné à *Orléans*, qui était très attaché à cette ville, où il venait faire ses dévotions, chanter au lutrin, où il exerçait ses plus abondantes libéralités, n'arriva pas, avant sa mort, survenue en 1031, à la doter d'un pont de pierre. Le pont des *Tourelles* ou des *Tournelles* ne fut commencé qu'à la fin du XI^e siècle, sinon dans les premières années du XII^e. Mais il avait fait commencer, en 1029, la reconstruction de l'église *Saint-Pierre (Saint-Pierre-aux-Bœufs)*⁷⁹. Ce qui confirme ce que nous avons dit plus haut que la construction des églises primait celle des ponts.

"L'art de bâtir les ponts de pierre était encore dans l'enfance; le grand obstacle à la construction de ces ouvrages ne procédait cependant pas uniquement de l'inexpérience et de l'inhabileté des constructeurs, mais surtout de la pénurie des ressources pécuniaires et des calamités publiques de l'époque",

dit M. A. *Collin*⁸⁰.

M. de *Caumont* indique également que:

"les dissensions intestines et les malheurs sans nombre qui résultèrent de l'invasion normande, avaient amené une décadence marquée dans l'architecture",

et que

*"l'on vit s'éteindre à la fin du IX^e siècle, et dans tout le Xe, le talent des architectes en même temps que les lumières de l'ancienne civilisation"*⁸¹.

6 - Preuves locales. –

⁷² Voir à ce sujet ce que dit M. *Enlart*, *Manuel d'arch. française*, t. i, p. 238 et suiv.

⁷³ A. *Collin*, *Mémoires soc. arch. Orléanais*, p. 176.

⁷⁴ *Albi et ses environs*, p. 47.

⁷⁵ *Traité d'architecture*, 2^e partie, p. 223-224.

⁷⁶ A. *Collin*, loc. cit., p. 184. – Abbé *Michon*, *Statistique monumentale*, p. 129.

⁷⁷ *Manuel d'arch. française*, t. i, p. 239.

⁷⁸ *Loc. cit.*, p. 199, 215, 139.

⁷⁹ G. *Rigault*, *Les Villes d'art célèbres (Orléans)*, p. 12.

⁸⁰ A. *Collin*, loc. cit., p. 393.

⁸¹ *Histoire de l'Architecture*, p. 62.

Aux arguments qui précèdent, tirés de l'état général de la *France*, nous pouvons en ajouter d'autres résultant de l'état particulier de la région.

Après le départ des *Normands*, qui avaient saccagé, sinon détruit, *Confolens*, *Lesterps*, *Chabanais*, etc, la misère était si grande, signale la *Chronique de Charroux*:

"que les hommes devenus loups assassinaient leurs semblables pour les dévorer"⁸².

D'après M. *Marvaud*, la peste, dite "*Mal des Ardents*", aurait causé, à la fin du Xe siècle, dans le *Limousin*, l'*Angoumois* et le *Périgord*, la mort de quarante mille personnes:

"La frayeur régnait partout, les seigneurs, qui avaient maltraité leurs vassaux, imploraient publiquement leur pardon"⁸³.

Corlieu, de son côté, rapporte de terrifiants détails sur cette maladie:

"En 994, dit-il, il y eut dans le pays un grand fléau de Dieu... Diverses parties du corps tombaient par pièces"⁸⁴.

M. *Babaud-Lacroze* signale également que pendant tout le Xe siècle, des luttes privées se déroulèrent entre les sires de *Chabanais*, possesseurs de *Confolens*, et leurs voisins les comtes de la *Marche*⁸⁵. Il reconnaît d'ailleurs que le château féodal de *Confolens*, dont une ruine importante subsiste encore sur le haut de la colline, ne fut édifié qu'au XIe siècle par *Jourdain Ier*, sire de *Chabanais* et de *Confolens*, à la suite d'un coup de main qui avait démontré l'insuffisance du castel antérieur⁸⁶.

MM. *Léonide Babaud-Larivière*⁸⁷ et *Rampoux-Duvignaud*⁸⁸ s'accordent également pour dire que ce château ne date que du début du XIe siècle.

Or, le pont qui nous occupe, construit évidemment par le seigneur de *Confolens*, qui y percevait un péage, nous le montrerons plus loin⁸⁹, ne l'a pas été avant le château, sa demeure, mais certainement après⁹⁰. Tous les auteurs qui se sont occupés de la question sont unanimes pour reconnaître que les châteaux féodaux, avec leurs donjons, les églises, les abbayes et les monastères ont été construits avant les ponts si utiles qu'ils fussent. La plupart de ces ouvrages aboutissaient d'ailleurs directement au château ou à l'abbaye dont ils n'étaient le plus souvent que le complément ou une dépendance.

Plinthes et Parapets Formes Actuelles et Primitives des Piles

Avec ses plinthes et ses parapets en pierre de taille d'*Angoulême*, placés en encorbellement sur les têtes de l'ouvrage⁹¹; avec ses avant-becs demi-cylindriques et ses arrière-becs rectangulaires, les uns et les autres en pierre calcaire dure amenée de loin⁹², alors que les voûtes et le corps de piles sont en granit des coteaux voisins; avec ses refuges ou gares dévivement, circulaires en amont, rectangulaires à l'aval, disposition certainement très rare, il est visible que l'ouvrage actuel est bien différent de l'ouvrage primitif. Notre étude serait incomplète si nous ne recherchions pas quelles étaient ses dispositions primitives et quand on est passé de ces dispositions aux dispositions actuelles.

Comme toutes celles des ponts du moyen âge, imités des ponts romains, les piles de notre ouvrage étaient primitivement pourvues d'avant-becs triangulaires appelés aussi éperons, brise-lames ou brise-glaces. Ce n'est point là une simple hypothèse puisque, dans un rapport du 17 février 1791, il est

⁸² *Bull. soc. arch. hist. Charente*, 1903-1904, p. 11

⁸³ *Etudes historiques sur l'Angoumois*, p. 110.

⁸⁴ *Histoire de l'Angoumois*. Voir également *Vigier de la Pile, Hist. de l'Angoumois*, introd., p. XVIII.

⁸⁵ *Pages Confolentaises*, p. 91

⁸⁶ *Pages Confolentaises*, p. 91

⁸⁷ *Etudes hist. et adm.*, t. I, p. 31.

⁸⁸ *Bull. soc. arch. Charente*, 1898, p. 161.

⁸⁹ Page 297 de l'Édition.

⁹⁰ Le pont date donc, comme nous l'avons dit plus haut, au plus tôt, de 1030-1035 sinon de 1050.

⁹¹ Dans les ponts du moyen âge les parapets n'étaient jamais en encorbellement; il n'y avait généralement pas de plinthe permettant l'encorbellement.

⁹² De *Pressac* très vraisemblablement ou de *Benest*.

question des éperons des piles, c'est-à-dire d'avant-becs triangulaires⁹³. Un avant-bec de cette forme subsistait d'ailleurs à la septième pile, en 1824⁹⁴.

Des avant-becs triangulaires souvent très aigus⁹⁵ étaient considérés, au Moyen-Age, comme nécessaires pour fendre le courant, diminuer la poussée sur les piles toujours très larges⁹⁶, et faire dériver sous les arches les glaçons et autres corps flottants. En aval, la même forme était quelquefois considérée comme susceptible d'atténuer les tourbillons générateurs d'affouillements.

Toutefois les ponts pourvus d'arrière-becs triangulaires étaient plutôt l'exception, du moins dans nos régions; on ne les rencontrait guère que dans le sud-est de la *France* (la partie la plus romaine).

Des exemples que nous pourrions citer, il serait peut-être difficile de tirer des précisions concernant la forme primitive de la tête aval des piles du pont de *Confolens*, si nous n'étions aidé par la délibération du Corps de ville de 1777. Ce document, qui appelle "*avant-becs*" les appendices d'amont, qualifie ceux d'aval de "*pilliers buttants*", ce qui indique évidemment une forme différente.

On peut donc tenir pour certain qu'il n'y avait primitivement à notre ouvrage, comme aujourd'hui d'ailleurs, que des contreforts plats à la tête aval des piles. S'il y avait eu de véritables éperons, on les aurait sans doute transformés en demi-cylindres comme on l'a fait pour ceux d'amont.

VIII. – Hauteur Primitive des Avant-Becs et des Arrières-Becs

Une autre question se pose jusqu'à quelle hauteur s'élevaient primitivement ces accessoires des piles? Dans beaucoup de cas, vraisemblablement au vieux pont du *Goire*, dans son état primitif, à celui de *Saint-Cybard*, comme à ceux de *Limoges*, d'*Avignon*, de *Saintes*, de *Jargeau*, de *Beaugency*, ils s'arrêtaient en contrebas de la chaussée, comme dans les ponts romains⁹⁷. Dans d'autres, à *Cahors* (pont *Valentré*) et à *Carcassonne*⁹⁸ notamment, ils s'élevaient jusqu'au tablier ou ils formaient des refuges ou petites gares d'évitement pour piétons, de même forme que l'éperon ou le contrefort. Quelquefois il n'y avait de refuges que du côté amont, sur les éperons et non sur les contreforts. C'était le cas notamment au vieux pont du *Goire*; c'était en quelque sorte le cas au pont de *Saint-Germain*, avant¹ la transformation de sa partie supérieure; car sur les huit piles de l'ouvrage, il n'y avait que deux refuges du côté aval, mais il y en avait sur toutes les piles à l'amont.

Ce n'est semble-t-il, qu'à partir du XIV^e siècle qu'on a monté les appendices des piles jusqu'à la chaussée et encore pas partout. Cette mesure était dictée soit pour asseoir des constructions sur ces petites gares, soit pour y créer des refuges pour les piétons et faciliter le croisement des véhicules.

Il est évidemment très difficile de formuler une règle, car les dispositions de tous ces ouvrages, de cette partie surtout, ont été plusieurs fois modifiées au cours des siècles, sans aucune uniformité, même pour un ouvrage déterminé. Ainsi au XVII^e siècle, les anciens ponts de *Tours* et de *Blois* présentaient simultanément des avant-becs triangulaires s'arrêtant en contrebas de la chaussée et d'autres s'élevant jusqu'à son niveau⁹⁹.

Il est cependant vraisemblable que, vu la très grande ancienneté du pont de *Confolens*, ni les éperons ni les contreforts ne s'élevaient au début jusqu'au niveau du tablier. Ils devaient se terminer, vers la moitié de la montée des arches, soit par des pyramides à base triangulaires, comme à *Saintes*, ce qui est la forme la plus rationnelle, soit suivant de simples glacis, comme au pont de *Saint-Cybard*, sous

⁹³ *Arch. dép. Charente*, L. 390

⁹⁴ Voir ci-après p. 290 de l'Édition.

⁹⁵ Au pont *Valentré*, à *Cahors*, l'angle au sommet des avant-becs ne dépasse pas 50°. Il était encore beaucoup plus aigu au pont d'*Avignon*: il y avait 30 mètres de distance entre les extrémités des avant-becs et des arrière-becs.

⁹⁶ Nous avons indiqué plus haut (Renvoi 1 de la page 266) que le rapport de la largeur des piles à celle des arches était rarement inférieure à 0.50; mais qu'il était souvent supérieur. A l'ancien pont de *Saintes*, la largeur des piles atteignait presque celle des arches (*Ch. Dangibaud, Le Vieux Pont de Saintes dans Recueil de la Commission des Arts et Monuments historiques de la Charente-Inférieure*, t. XV, p. 299),

⁹⁷ *A. Collin, Mémoire*, etc., p. 425. – Au pont du *Gard* et au pont d'*Avignon*, les contreforts ne montent guère plus haut que la naissance des voûtes.

⁹⁸ *Viollet-le-Duc, Diction. de l'Architecture*, t. VII, p. 234, 237.

⁹⁹ Alias annexé au tome XXVI des *Mémoires de la Soc. arch. et hist. de l'Orléanais*.

Angoulême, ou même suivant une plate-forme sensiblement horizontale, comme aux ponts d'*Alibi*, d'*Avignon*, de *Béziers*, de *Saint-Esprit*, de *Montauban*, etc.¹⁰⁰

IX. – Eperons et Contreforts construits en même temps que l'Ouvrage

Nous avons signalé que, sauf dans le sud-est de la *France*¹⁰¹, on avait généralement remplacé, au Moyen-Age¹⁰², les arrière-becs triangulaires des ponts romains par des contreforts plats et même, dans certains cas, supprimé ces contreforts. On a même prétendu qu'à certains ouvrages il n'avait pas été exécuté d'avant-becs¹⁰³. On lit, en effet, sous la plume de M. *Franck-Delage*, dans le volume des travaux du *Congrès archéologique de France*, tenu à *Limoges* en 1921, au sujet des ponts *Saint-Martial* et *Saint-Etienne*, de *Limoges*, qu'on a l'impression que les éperons ne sont pas intimement liés à la maçonnerie des piles; qu'ils peuvent être un peu plus récents que le corps des ponts¹⁰⁴. Une opinion analogue, exprimée avec plus de certitude même, se trouve dans un mémoire concernant plus spécialement le pont *Saint-Etienne*, dû à M. *Louis Guibert*¹⁰⁵

Les ponts dont il s'agit étant pourvus de contreforts plats à l'aval, dont on ne parle pas et qu'il eût été bien difficile de faire après coup, il nous paraît bien improbable qu'on n'ait pas exécuté à l'amont, en même temps que les ouvrages, des appendices appropriés à leur situation, c'est-à-dire de véritables éperons, surtout au pont *Saint-Martial* qui repose sur les soubassements de piles romaines.

Les traces de reprises et les défauts de liaison signalés ne seraient-ils pas le résultat de réfections ou de réparations des avant-becs, plutôt que d'une exécution après coup. Car les ponts romains étaient toujours pourvus de ces appendices et les premiers constructeurs de la période médiévale les ont simplement imités. Au pont de *Chabanais* qui, dans son état primitif, ressemblait beaucoup au pont *Saint-Etienne*, et qui a été exécuté moins d'un demi-siècle après celui-ci, on a du réparer maintes fois les avant-becs dégradés par les glaces; on y constate de nombreuses traces de reprises qu'on pourrait attribuer à une exécution postérieure à celle du corps des piles¹⁰⁶.

En ce qui concerne le pont de *Confolens*, il est impossible de dire si les premiers avant-becs et arrière-becs ont été construits en même temps que les piles ou après coup. Ils ont subi des remaniements que nous allons faire connaître, pour qu'on puisse se faire une idée de leur mode de construction primitif. Mais nous croyons très fermement que leurs parties inférieures datent de la construction même de l'ouvrage.

X. – Ancienne Fortifications du Pont

La délibération du *Corps de Ville*, du 5 avril 1777, indique que le *Pont-Vieux* était autrefois défendu par trois tours carrées et crénelées, comme la plupart des ponts du moyen âge¹⁰⁷. La première, la tour *Saint-Maxime*, se trouvait sur la première pile; la deuxième, la tour *My* ou *Mi*, dont il ne restait plus que des ruines en 1777, s'élevait, sur la quatrième pile; enfin la troisième, la tour *Saint-Barthélemy*, se trouvait sur la neuvième pile, à côté du pont-levis dont nous avons déjà signalé l'existence¹⁰⁸.

Ce sont ces trois tours qui, dans un temps reculé, avaient fait damier à la ville le nom de *Confolens-les-Trois-Tours*. La première arche, du côté de *Saint-Maxime*, se prolongeait. vers l'aval. Ce

¹⁰⁰ A. Collin, *Mem. Soc. arch. Orléanais*, t. xxvi, p. 426. – Viollet-le-Duc, *Diction. de l'Archit.*, t. vii, p. 225, 230.

¹⁰¹ C'est-à-dire dans la partie la plus romaine de la *France*.

¹⁰² Nous disons "*au moyen âge*", car aux xvii^e et xviii^e siècles on a fait couramment des arrière-becs triangulaires (Pont de *Mansle* et pont actuel de *Saint-Cybard* sous *Angoulême*).

¹⁰³ Il n'en existe point au pont de *Vibrac*; mais ce n'est qu'un petit ouvrage de quatre arches qui ne date que de vers 1600.

¹⁰⁴ *Congrès archéologique de France*, session tenue à *Limoges* en 1921, p. 49-51.

¹⁰⁵ *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin*, t. liv, p. 215, 227,

¹⁰⁶ Nous croyons que si réellement les appendices des piles. n'étaient pas liés au corps de celles-ci, ils s'en seraient complètement détachés, comme cela est arrivé pour des revêtements effectués aux ponts de *Confolens* et de *Chabanais*. (Voir ci-après p. 292 de l'Édition).

¹⁰⁷ Le type des ponts de cette époque est le pont de *Valentré*, de *Cahors*, qui a conservé ses trois tours; mais a perdu toutefois ses autres moyens de défense.

¹⁰⁸ Les dimensions et dispositions de ces tours sont décrites dans la *Délibération du Corps de Ville de 1777*.

prolongement était surmonté d'un bâtiment qui avait dû servir de logement et de bureau au receveur du péage que les seigneurs de Confolens avaient le droit de percevoir¹⁰⁹. Sur les quatre avant-becs les plus près de *Saint-Barthélemy* existaient encore les ruines de constructions qui avaient autrefois servi de magasins et mène de prison¹¹⁰.

XI. – Réparations et Transformations

1 – Suppression des anciennes tours; Réparations de 1777-1778; de 1790-1791; de 1793, de l'an II et de l'an V.

Des réparations et transformations assez importantes furent faites à notre ouvrage en 1777-1778. Nous les résumons comme suit, d'après le procès verbal de 1777:

- Démolir entièrement les édifices ou vestiges d'édifices désignés ci-dessus¹¹¹, ainsi que les trois tours;
- Exécuter aux *huit première piles* et à la culée *du côté de Saint-Maxime*¹¹², toutes les reprises et réfections de parements dégradés qui étaient nécessaires;
- Remplacer aux têtes des arches un grand nombre de voussoirs cassés ou disparus; (leur nombre était évalué à 64);
- Refaire les parapets, mais au-dessus des arches seulement, en les faisant reposer sur des encorbellements de manière à élargir la chaussée, trop étroite en dehors des refuges;
- Refaire le pavage de la chaussée etc...

Les travaux qui furent exécutés aux frais de *l'Etat*¹¹³, et qui firent disparaître tous les vestiges des constructions accessoires, étaient évalués à la somme de 13,472 livres, qui fut vraisemblablement dépassée. Ils représenteraient aujourd'hui une dépense d'au moins 160,000 francs (1935). Cette dépense fut tout à fait "*infructueuse*" pour employer l'expression que nous lisons dans un rapport du 15 germinal an IV, où il est dit notamment:

*"Les dégradations de ce pont n'ayant fait qu'augmenter depuis cette dernière époque (1778) et sa chute étant presque certaine, les habitants de Confolens forcèrent en 1791, par leurs pressantes sollicitations, les administrateurs du département de la Charente à leur venir en aide*¹¹⁴. *Les ingénieurs ayant examiné les dégradations effrayantes qui se trouvaient dans les piles, et à plusieurs pieds au-dessous de la surface des basses eaux, et la difficulté qu'il y aurait à reprendre ces piles en sous-œuvre, qui, en 1778, l'avaient été à grands frais et sans succès, proposèrent la réparation de ce pont par un radier général composé de pieux et de palplanches, battus en amont et en aval du pont etc... (suit la description détaillée des radiers prévus qui, pour masquer tes affouillement des piles, faisaient une assez forte sailli sur le fond du lit de la rivière)*¹¹⁵. *Les avant-becs étaient tous dégradés et en partie tombés; Leur reconstruction fut également proposée... Ces radiers, quoiqu'en partie exécutés avec toutes les précautions et toute*

¹⁰⁹ *Délibération du Corps de Ville de Confolens*, du 5 avril 1777. - La perception de péages était fréquente et générale en quelque sorte sur les ponts du moyen âge. (*Viollet-le-Duc, Dictionnaire de l'Architecture*, t. VII, p. 229. - *A. Collin, Mémoires Soc. arc. Orléanais*, t. XXVI, p. 376.

¹¹⁰ *Délibération du Corps de Ville*, du 5 avril 1777.

¹¹¹ Bâtiments existants sur certaines piles.

¹¹² Remarquons qu'il n'était prévu de réparations qu'aux huit premières piles et la culée de rive droite ou de *Saint-Maxime*.

¹¹³ Aux frais du roi, comme on disait alors.

¹¹⁴ Pour l'exécution de ces travaux, la municipalité de *Confolens* avait autorisé, le 25 septembre 1791, la démolition de la porte d'*Ansac*, à la condition que le pilastre adhérent à la maison voisine soit *conservé dans son entier*. (*Archives dép.* L. 1412. Ce pilastre a néanmoins disparu.

¹¹⁵ C'est ce qu'on appelait *crèches*, *creiches* ou *croiches*. (*A. Collin, Mém. Soc. arch. Orléanais*, t. XXVI, p. 63 et suiv.)

*la solidité possibles n'ont pu entièrement résister contre les crues subites, étonnante et terribles de la rivière, et n'ont pu remplir le but qu'on s'était proposé*¹¹⁶.

L'auteur du projet qui passe sous silence d'autres réparations, peu importantes d'ailleurs, effectuées en 1790 ou 1791, en 1793 et en l'an II¹¹⁷, proposait:

"tant pour sauver les ouvrages déjà faits que pour remplir le but qu'on s'était proposé",

un projet ne différant pas de celui dont il constatait l'échec; il consistait dans la construction de radiers sous les deuxième, troisième et septième arches, dans la réparation des radiers des quatrième, cinquième, sixième et huitième arches¹¹⁸, la reconstruction de trois avant-becs, etc...

Ces travaux étaient évalués à la somme de 20,000 francs. Ils furent adjugés le 25 prairial.

Mais leur exécution n'améliora pas pour longtemps, si amélioration il y eut, notre ouvrage. Dans une tournée que fit en frimaire an IX le préfet de l'époque, *M. Delaistre*,

"son attention se porta particulièrement sur les réparations à faire aux ponts de *Chabanais*, de *Confolens* et de *Saint-Germain*",

dit *M. Babaud-Larivière*. Il sollicita ensuite des subsides du ministère, mais nous ne savons pas quelle suite fut donnée à sa demande¹¹⁹.

2 – Réparations de 1825-1828. –

Quoi qu'il en soit, une vingtaine d'années plus tard de nouvelles réparations très importantes étaient encore nécessaires, ce qui montre l'inefficacité de toutes celles effectuées à partir de 1777.

Il résulte en effet de documents existants tant aux archives départementales de la *Charente* que dans celles de l'administration des *Ponts et Chaussées*¹²⁰, que de 1825 à 1828 on refit complètement les avant-becs tels qu'ils existent aujourd'hui (avant-becs demi-cylindriques, arrière-becs rectangulaires). ainsi que les parapets qui furent établis sur une corniche continue, profilée en talon de manière à élargir la chaussée le plus possible, l'élargissement de 1777-1778 étant insuffisant.

On supprima d'anciens radiers; c'était évidemment les radiers exécutés à grands frais an 1791 et en l'an V, et probablement aussi des radiers de l'ancien pont romain ou du gué qui avait dû précéder ce pont¹²¹; on reprit, de nouveau, en sous-œuvre, mieux sans doute qu'on ne l'avait fait précédemment, toutes les piles et culées qui étaient profondément dégradées. A la quatrième pile, celle de l'ancienne tour *Mi*, l'excavation creusée par les eaux dans les maçonneries fut évaluée à plus de 21 mètres cubes¹²².

¹¹⁶ *Archives dép.* I. 390. - C'était un nouvel échec ajouté à celui 1777-1778. Et cela n'avait rien de surprenant, car les radiers en question, exhausant assez sensiblement le fond de la rivière, diminuaient considérablement le débouché du pont, déjà trop faible, comme dans tous les ponts du moyen âge.

¹¹⁷ *Archives dép.* L. 1410.

¹¹⁸ On est stupéfait en lisant cela. Comment! Voilà des Ingénieurs qui constatait que les travaux de 1791, "exécutés cependant avec toutes les précautions et la solidité possibles, disent-ils, n'ont pu résister aux crues" qu'ils qualifient de terribles, ce qui n'étonne aucun ingénieur connaissant le régime de la *Vienne*; néanmoins, ils proposent de réparer simplement les dits travaux ou de les refaire. Leur projet prévoyait en. Effet la réfection ou la remise en état des radiers sous toutes les arches, excepté sous la première et la dixième, qui sont les arches de rive sous lesquelles les courants de crue sont bien moins violents que sous les autres.

¹¹⁹ *L. Babaud-Larivière, Etudes historiques et administratives*, t. Ier, p. 181.

¹²⁰ Mention en est également faite dans les archives de la ville de *Confolens*.

¹²¹ Au sujet de l'existence de ces radiers, voir plus loin. p. 300 de l'Edition.

¹²² Des excavations de cette importance s'expliquent par la composition générale des larges piles des ponts du moyen âge. On a constaté au pont *Saint-Etienne* de *Limoges* (et il en est sans doute de même au. pont *Saint-Martial*) que les piliers sont constitués par des murs de pourtour de quelques pieds d'épaisseur seulement, à l'intérieur desquels on avait pilonné des moellons mélangés de tuf, quelquefois additionné d'un peu de mortier. (*Congrès archéologique de France*, session de 1921, *Limoges*,. p. 49-51. - *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin* t. LIV, p. 215 et 241).

Les dépenses effectuées alors atteignirent la somme de 108,143.73fr.; le même travail coûterait aujourd'hui un million (1935). Les batardeaux et les épauements coûtèrent plus que les travaux de réparation: 58,514fr. contre 49,629fr. seulement.

D'après les métrés faisant partie du dossier de cette entreprise, les avant-becs des piles qu'on démolit alors étaient demi-cylindriques comme ceux d'aujourd'hui, sauf à la septième pile où avait subsisté un avant-bec triangulaire¹²³, et à la neuvième où l'avant-bec était rectangulaire¹²⁴. Ces avant-becs étaient couronnés au niveau des crues moyennes par des chaperons tronconiques qui étaient eux-mêmes surmontés de contreforts rectangulaires peu saillants.

Les arrière-becs étaient également rectangulaires. Les uns et les autres montaient jusqu'au niveau de la chaussée et formaient sur l'extrémité de chaque pile un petit refuge de forme rectangulaire peu profond¹²⁵.

Il existait encore à cette époque des maisons reposant en partie sur les culées du pont: Sur la culée de rive droite, la maison *Risac*, qui devait être entièrement démolie; et sur la culée de rive gauche, la maison *Chêne*, à faire reculer de 2 mètres. En approuvant le projet des travaux, le ministre avait décidé de surseoir à ces opérations, à moins que la ville de *Confolens* ne consente à prendre à sa charge la moitié de la dépense évaluée 12,000 francs¹²⁶. La ville de *Confolens* ne prit point l'engagement qui lui était demandé et l'opération de voirie envisagée ne fut réalisée qu'en 1835¹²⁷.

3. – Revêtements ou changement de forme des avant-becs. –

Nous venons de voir qu'en 1825 les avant-becs étaient cylindriques, sauf à deux piles, alors que les avant-becs primitifs étaient certainement triangulaires et sont restés tels jusqu'en 1791 au moins, puisqu'on lit dans un rapport du 17 février de la dite année¹²⁸:

"qu'on ne pouvait attribuer la chute d'un des éperons qu'à la négligence et à l'imperfection des réparations qui furent faites en 1778."

Les éperons, c'est-à-dire les avant-becs triangulaires, existaient donc à cette époque.

D'autre part, un vieux dessin du pont de *Chabanais*, dont la date exacte n'est pas connue, mais qui est certainement comprise entre 1801 et 1831¹²⁹, comporte une mention de laquelle il résulte qu'au pont de *Confolens* on avait, à une époque non indiquée, refait les parements des avant-becs des piles, sans refaire le noyau, ou du moins sans les lier suffisamment à ce noyau, et que ce travail, qui n'était qu'un mauvais placage, un masque, n'avait en qu'une durée éphémère.

Il est difficile de savoir quand ce beau travail avait été exécuté; mais cela importe peu. Ce fut vraisemblablement de 1790 à 1793, car l'énumération des travaux qui furent effectués en 1777-1778 ne comporte rien de tel, et c'est certainement en l'an V que les avant-becs triangulaires furent remplacés par des avant-becs circulaires. Le devis du 15 germinal an IV, relatif à ces travaux, prévoyait en effet l'emploi d'un cube important de pierre de taille de *Pressac* et de *Benest*:

"pour les avant-becs jusqu'aux chaperons¹³⁰, et les piédroits (c'est-à-dire les contreforts) au-dessus des chaperons"¹³¹.

¹²³ Nouvelle preuve de la forme triangulaire des avant-becs primitifs.

¹²⁴ On verra plus loin (p. 302 de l'Édition) la raison de la forme inusitée de cet avant-bec.

¹²⁵ Un dessin faisant partie du dossier des Archives départementales et le plan de la Ville dressé en 1826 confirment ces indications des mètres en travaux.

¹²⁶ *Décision ministérielle du 6 juillet 1824. (Archives départementales R.N. N° 148).*

¹²⁷ Archives départementale R.N. N° 148.

¹²⁸ Archives départementale L 390.

¹²⁹ Les dimensions y sont cotées en mètres au lieu de l'être en pieds; il est donc postérieur à l'établissement du système métrique en France, en 1801. D'autre part, on possède d'autres dessins de 1831 qui lui sont certainement postérieurs. (*Archives Ponts et Chaussées*).

¹³⁰ Il y est dit d'ailleurs implicitement, en ce qui concerne les avant-becs N° 2, 3 et 6, qu'ils furent exécutés "en tour ronde". (*Arch. dép. L. 390*).

¹³¹ Un dessin des Archives (R.N. N° 148) et le plan de la ville de 1826 confirment ces indications du projet de Germinal. *Merpins. Statist. Monum.*, p. 133.

XII. – Transformations des XIXe et XVIIIe siècles

Il n'existe à notre connaissance aucun document public qui fasse connaître les transformations qu'a subies notre ouvrage antérieurement à celles que nous venons de décrire aussi exactement que possible.

M. L. Babaud-Lacroze, après avoir reconnu que le procès-verbal du *Corps de ville* du 5 avril 1777 constitue le plus ancien et le plus complet des documents¹³², donne cependant les renseignements suivants qui ne s'y trouvent point. Il les a tirés pour la plupart de manuscrits existants dans la bibliothèque de M. Léonide Babaud-Larivière, son oncle, on déduit de l'avis de divers auteurs, de *Brutails* notamment:

"Il (le vieux pont de *Confolens*) fut réparé une première fois au début du XIVe siècle¹³³, et sa puissance défensive fut sans doute augmentée. Devenu trop étroit, on y adossa alors les éperons, c'est-à-dire les petites gares d'évitement qui s'y trouvent¹³⁴.

De 1607 à 1611, on compléta les ouvrages militaires commandant le cours d'eau et on construisit, à la place du pont-levis, un double arceau pour réunir la tour de Saint-Barthélemy à la Fontorse¹³⁵.

Cette tour fut construite en 1635; on y adossa un magasin à fourrages¹³⁶. Elle servit de prison militaire de 1735 à 1745."

Que le pont ait été réparé au début du XIVe siècle (en 1302 vraisemblablement) et que sa puissance défensive ait été augmentée, c'est dans l'ordre naturel des choses. Mais ce n'est certainement pas à cette époque qu'ont été construits les appendices actuels des piles, nous l'avons déjà montré, ni même ceux qui furent démolis en 1825. Au début du XIVe siècle, on faisait invariablement encore les avant-becs triangulaires (ogivaux en *Limousin*).

Ces formes d'avant-becs ont même persisté jusqu'à une époque assez récente puisqu'elles ont encore été adoptées en 1725 au pont de *Mansle*¹³⁷ et en 1750 au pont de *Saint-Cybard* sous Angoulême¹³⁸.

Les travaux exécutés en 1302 ont dû consister dans l'exhaussement, jusqu'au niveau de la chaussée, des éperons et des contreforts des piles, avec exécution de refuges triangulaires sur les éperons et rectangulaires sur les contreforts. Ils ont aussi comporté nécessairement la réfection au moins partielle des parapets.

Si, ce qui n'est pas impossible, mais très peu probable, il n'y avait eu ni éperons ni contreforts accolés aux piles primitives les travaux de 1302 auraient comporté l'établissement total de ces appendices.

Des travaux analogues paraissent avoir été faits à la même époque au pont de *Saint-Etienne* de Limoges¹³⁹.

C'est vraisemblablement à la même époque que furent édifiés à notre ouvrage les quatre bâtiments signalés dans le procès-verbal de 1777, pour lesquels il fallait des avant-becs de grande dimension, des avant-becs circulaires comme ceux qui furent démolis en 1825 (moins de 4m de diamètre) auraient été insuffisants.

¹³² *Pages Confolentaises*, p. 73.

¹³³ Ce n'était que la première réparation dont on ait connaissance, car l'ouvrage, ayant alors près de 300 ans d'existence avait dû être réparé déjà plusieurs fois.

¹³⁴ D'après *Brutails*, dit l'auteur: *Pour comprendre les Monuments de France*, p. 222.

¹³⁵ Nom d'une petite place voisine au centre de laquelle se trouve une fontaine monumentale appelée *Fontorse*. Les ouvrages de défense exécutés à cette époque auraient consisté dans la création d'une enceinte fortifiée à *Saint-Barthélemy*. Ce n'est en effet, qu'en 1602 que ce faubourg fut autorisé à se renfermer de murailles et de fossés, (L. Babaud-Larivière, *Etudes historiques et administratives*, t. II, p. 141). - En 1602 le sénéchal d'Angoulême, appelé à *Confolens* pour les affaires du seigneur, avait constaté qu'il était passé sur un vieux et ancien pont menaçant d'une ruine prochaine. (L. Babaud-Larivière, loc. cit., I^{er}, p. 216).

¹³⁶ *Pages Confolentaises*, p. 74 et 335

¹³⁷ *Bull Soc. arch. et hist. Charente*, 1881, p. 57.

¹³⁸ *Bull Soc. arch. et hist. Charente*, 1905-1906, p. XXVII.

¹³⁹ *Bull Soc. arch. et hist. Limousin*, t. LIV, p. 233.

L'importance de ces travaux, qui modifiaient très sensiblement l'aspect du pont, avait paru justifier l'inscription de la date de leur exécution sur l'édifice même.

XIII. – Dates du Remplacement du Pont-Levis et de la Suppression du Péage

Il y a évidemment contradiction entre deux des catégories de travaux que *M. Babaud-Lacroze* dit avoir été exécutés de 1607 à 1611: achèvement des ouvrages militaires défendant le cours d'eau et remplacement du pont-levis par une arche en maçonnerie¹⁴⁰.

Ce n'est certainement pas à cette époque que fut supprimé cet ouvrage mobile; *M. Babaud-Lacroze* signale lui-même qu'il fut "enlevé entièrement" par une crue de la *Vienne* du 4 mars 1615¹⁴¹. Il dut même être remplacé aussitôt, car la paix intérieure pas plus que la paix extérieure n'étaient suffisamment assurées pour qu'on supprimât un appareil de ce genre.

Il ne semble même pas que sa suppression ait pu avoir lieu en 1635, parce que si l'on avait supprimé le pont-levis, on n'aurait vraisemblablement pas jugé utile de reconstruire la tour voisine; car, de deux choses l'une: ou des moyens de défense étaient jugés nécessaires et il fallait non seulement la tour mais surtout le pont-levis; ou ils n'étaient pas utiles, et il n'était pas plus besoin de la tour que du pont-levis.

Nous ne croyons pas que le remplacement de cet organe ait pu avoir lieu avant la fin de nos dissensions intestines qui se prolongèrent même après la guerre de la *Fronde*.

En effet, *M. Louis Guibert*, dans sa monographie du pont *Saint-Etienne*, de *Limoges*, fait connaître:

"qu'en 1649, au cours de troubles et de passages de troupes qui tinrent le pays assez longtemps alerté, les deux ponts de la rivière de *Vienne* étaient levés et bien gardés".

D'après *M. Georges*, trois flanquements furent exécutés aux fortifications d'*Angoulême* en 1642, 1650 ou 1654¹⁴².

En 1648, huit marchés furent passés avec divers ouvriers pour exécution, de travaux aux fortifications d'*Angoulême*; creusement de fossés dans le roc, exécution de murailles...¹⁴³

En 1649, on fit refaire les ponts-levis des portes *Saint-Pierre* et *Saint-Martial* d'*Angoulême*; en 1650, à la suite d'une lettre du roi, il y eut redoublement des gardes aux portes de cette ville, rétablissement (sic) des brèches, corps de garde, etc...; en 1651, à la suite de troubles en *Guyenne*, le maire se multipliait pour mettre la ville en état de défense.¹⁴⁴

En 1651, aussitôt qu'elle fut informée des mouvements de l'armée du prince de *Condé*, la ville de *Cognac* s'empessa de réparer ses fortifications, relever les brèches et sortir des fossés les matériaux qui les encombraient¹⁴⁵.

En 1665, l'ingénieur *Blondel*, en réparant l'arc romain du "Vieux pont de *Saintes*", refit ou du moins projeta de refaire le pont-levis accolé à cet antique monument¹⁴⁶.

Il ne semble pas que les conditions de sécurité aient pu être différentes à *Confolens* de ce qu'elles étaient à *Limoges*, *Angoulême*, *Cognac* et *Saintes*.

Dans le *Confolentais*, les troubles civils paraissent même avoir duré jusqu'en 1657 au moins. Le 8 juin de la dite année, fut dressé un *Procès-verbal de vérification du Comté de Confolens*¹⁴⁷. Il y est dit que ce procès-verbal aurait dû être dressé 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.

¹⁴⁰ Par un double arceau, dit l'auteur (Pages *Confolentais*, p. 74).

¹⁴¹ *Pages Confolentaises*, p. 232.

¹⁴² *Topographie historique d'Angoulême*, p. 46-47.

¹⁴³ *Bull. Soc. arch. et hist. Charente*, 1893, p. 31.

¹⁴⁴ *Inventaire arch. com. de la ville d'Angoulême*, p. 39, 56, 57, 58, 59.

¹⁴⁵ *Marvaud*, *Bull. Soc. arch. et historique. Charente*, 1856, 1857, 1858, t. II, p. 187.

¹⁴⁶ *Dangibaud*, *Recueil de la Com. des Arts et Monum. Hist. de la Charente-Inférieure*, juil. 1900, p. 305 et 312.

¹⁴⁷ *Bull. Soc. arch. et hist. Charente*, 1618, p. LXXXII.

Il est constaté que messire *René de Chasteauvieux-de-Vienne*, comte de *Chasteauvieux* et de *Confolens*, percevait un péage sur le pont de cette ville; le tarif en est même donné. Il y est aussi signalé que cet ouvrage:

"*a aussy apparu fort ruyné et que s'il n'y est pas pourvu promptement, il tombera entièrement en ruyne.*"¹⁴⁸

Le péage fut définitivement supprimé, à la suite d'une enquête qui dura cinq ans, par Arrêt du Conseil du roi, du 31 mars 1749, basé:

"*sur l'absence de titre de concession et sur ce que les réparations du pont n'étaient point à la charge de M. de Saint-Chamond*",

successeur de M. de *Chasteauvieux*¹⁴⁹.

Le pont-levis n'existait certainement plus à cette époque, car si son remplacement était postérieur, la délibération du Corps de ville de 1717 n'aurait pas dit que la dixième arche fut anciennement construite aux:

"*frais de la ville et est demeurée longtemps aux frais de la ville*"¹⁵⁰.

Elle eut été beaucoup plus précise, car la substitution ne remontant à peine à vingt ans, la date exacte en aurait été donnée.

N'est-ce pas d'ailleurs le remplacement du pont-levis par la ville, et l'entretien par celle-ci de l'arche de remplacement, qu'avec d'autres faits analogues, a visés l'arrêt de 1749 supprimant le péage?

D'autre part, il semble que ce soit vers 1680 que la royauté, comme conséquence de l'accroissement de son autorité, de sa puissance, de ses ressources et aussi d'autres mesures prise par elle, telles que la Déclaration du 31 janvier 1663, l'Arrêt du Conseil du 5 mars 1665 et surtout de l'Ordonnance d'août 1669¹⁵¹, paraît s'être substitué aux seigneurs aux monastères et aux villes pour l'entretien et la construction des grandes voies de communication. C'est du moins à cette époque (vers 1680) que furent commencées, dans notre région, les travaux de la route d'*Espagne*¹⁵² (R.N. N° 10 actuelle). C'est à cette date que nous trouvons pour la première fois, l'exécution, aux *frais du roi*, de travaux aux ponts de *Saint-Cybard* et d'*Agris*¹⁵³; et il est vraisemblable que ce ne fut ni une mesure exceptionnelle ni une mesure isolée.

Du rapprochement de tous ces faits, nous croyons pouvoir déduire que la suppression du pont-levis eut lieu vers 1660-1675¹⁵⁴.

XIV. – Chaînage des Voûtes; Prétendues traces des anciennes Tours

On constate qu'à une époque qui n'est indiquée nulle part, les têtes des quatrième et sixième arches ont eu tendance à s'écarter l'une de l'autre. Elles ont été reliées par des chaînages en fer dont on voit les ancrages sur tes têtes de ces voûtes. C'est du reste, la quatrième arche qui a subi la plus forte déformation au moment de sa construction. La tour *Mi* qui se trouvait sur la quatrième pile, c'est-à-dire à côté de cette arche, tomba de vétusté au milieu du XVII^e siècle¹⁵⁵.

Il est possible que cette chute, l'écartement des têtes des voûtes précitées et une crue très importante qui eut lieu en 1750¹⁵⁶ ne soient pas des faits indépendants les uns des autres. C'est d'ailleurs la quatrième pile qu'on trouva si profondément excavée en 1825. Ces faits, rapprochés des travaux exécutés en 1791 et en l'an V, permettent de supposer que les chaînages ont été exécutés ou bien peu

¹⁴⁸ Les réparations de 1607 à 1611 n'avaient pas duré longtemps.

¹⁴⁹ *Page Confolentaises*, p. 346, d'après *Arch. Nat.* H⁴ 3089.

¹⁵⁰ *Archives com. de Confolens*; délibération du 5 avril 1777.

¹⁵¹ Déjà *Sully*, vers l'an 1600, avait mis les seigneurs, laïques et ecclésiastiques, qui levaient des péages sur les routes et rivières, à charge de les entretenir, en demeure de remplir cette obligation, à peine de déchéance.

¹⁵² *Gervais, Mémoires sur l'Angoumois.*, Note II de M. *Babinet de Rencogne*.

¹⁵³ *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin*, t LXV, p, 217-218.

¹⁵⁴ Après 1657 et avant 1680.

¹⁵⁵ *Délibération du. 5 avril 1777* (déjà citée).

¹⁵⁶ *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin*; t. LIV, p. 231

après 1750, ou en 1791, ou plus vraisemblablement en l'an V, car le devis de *Germinal* an IV prévoyait l'emploi d'une quantité importante de fer, mais la destination n'en est pas indiquée.

Plusieurs auteurs, MM. *Martin-Buchey* et *Babaud-Lacroze* notamment, disent qu'on voit en basses-eaux les substructions des anciennes tours. Tout le monde le dit; beaucoup le croient; mais personne ne les a jamais vues, par l'excellente raison que ces tours étaient bâties sur les piles mêmes du pont sans déborder en dehors¹⁵⁷. A ce sujet, il paraît à propos de signaler que le procès-verbal de 1777 contient le passage suivant:

"et l'on remarque dans l'eau, à l'aval, un morceau du parement de la dite tour (la tour *Mi*) de longueur de huit à dix pieds sur cinq à six pieds de large, fait en pierre de taille de petit appareil qui, quoiqu'il soit tombé depuis près de deux siècles, ce qui se présume attendu que c'est avant mémoire d'homme, est encore joint dans toutes les parties qui le composent, malgré que le ciment qui les unit soit perpétuellement noyé..."

Cela nous paraît bien invraisemblable, car on doit considérer comme impossible qu'un pan de muraille, si solidement construit qu'il puisse être, et ce n'est pas le cas, puisqu'il s'agit d'un mur écroulé, puisse se renverser et tomber à plat, le parement extérieur en dessus, de 5 à 6m de hauteur, sans se disloquer. Ce qu'on a pu voir et qu'on présente comme un pan de muraille ou comme les substructions de la tour *Mi* ce devait être d'anciens radiers du pont romain¹⁵⁸, peut-être le pavage d'un ancien gué qui aurait précédé ce pont¹⁵⁹. Tout cela a disparu entre 1825 et 1828 avec les autres radiers exécutés en 1791-1793 et en l'an V¹⁶⁰.

XV. - Pas de Moulin; pas de Chapelle, Classement et Entretien

A beaucoup de ponts du Moyen-Age, étaient annexés des moulins prenant le plus souvent appui sur les arrières-becs des piles. Leurs roues étaient suspendues de telle façon qu'on pouvait les élever ou les abaisser suivant le niveau de l'eau. Cette disposition leur avait fait donner le nom de moulins pendus¹⁶¹. Il en existait aux deux vieux ponts de *Limoges*¹⁶². Il en existait aussi à l'ancien pont de *Saintes*¹⁶³, aux anciens ponts d'*Orléans* et à beaucoup d'anciens ponts de la *Loire*¹⁶⁴.

Il ne semble pas qu'il y en ait eu au *Vieux-Pont* de *Confolens*¹⁶⁵.

Beaucoup de ponts du Moyen-Age étaient assortis d'une chapelle¹⁶⁶. Il y en avait au pont d'*Avignon*, d'*Orléans*, de *Saintes*, de *Cognac*, etc... mais il ne paraît pas y en avoir eu au pont de *Confolens*. Le besoin ne s'en faisait sans doute pas sentir, car il y avait dans la ville neuf églises ou chapelles¹⁶⁷. S'il

¹⁵⁷ C'est une légende analogue à beaucoup d'autres, telles que les traversées d'étangs par des voies romaines. (*Bull. Soc. arch. Charente*, 1924, p. 53 et 112. - Abbé Michon, . *Statist. Mon.*, p. 165). - D'ailleurs tous les restes d'anciennes fondations ont disparu en 1825-1828.

¹⁵⁸ Les ponts romains étaient généralement fondés sur radiers généraux.

¹⁵⁹ Les gués romains étaient généralement pavés, témoins: a - Celui du *Pas-des-Meniers* sur la *Charente*, dans la commune de *Saint-Yrieix*. (*Bull. Soc. arch. Charente*, 1912, p. XLIX); b - Celui de Port de Jappe au passage du *Né*, entre *Ars* et *Merpins*, *Statist. Monum.* p. 123; c - Celui de la *Gatine*, sous la voie de *Chabanais* à *Brillac*. *L. Babaud-Lacroze, Pages Confolentaises*, p. 30; d - Celui de *Campniac* (*Dordogne*). signalé par M. *Barrère*, dans *Vesunna Petruconum*; e - Celui de *Pas-des-Eglises*, au passage de la *Vienne*, sous la voie romaine de *Poitiers* à *Argenton*. - De *Longuemar, Soc. antiq. Ouest*, t. XXII, p. 40

¹⁶⁰ Voir ci-dessus p. 289 de l'Édition.

¹⁶¹ A. *Collin, Mém. soc. arch. Orléanais*, pp. 84 et 435.

¹⁶² *Bull. Soc. arch. Limousin*, t. LIV, p.232.

¹⁶³ *Dangibeaud, Recueil de la Com. des Arts et Mon. Hist. de la Charente-Inférieure*, juil, 1900, p. 328-329.

¹⁶⁴ A. *Collin, Mem. Soc. arch. Orléanais*, t. XXVI, 84, 245 et..

¹⁶⁵ Il y en avait un à 250m en aval (moulin de *Puygrenier*) et un autre à 550m en amont (moulin de *La Roche*).

¹⁶⁶ *Dangibeaud* dit même: *Tous les Pont*. Mais souvent les chapelles étaient remplacées par un calvaire ou. une simple croix.

¹⁶⁷ *Marvaud, Géographie de la Charente*, p. 248.

y avait eu une chapelle dans l'une des tours, comme à l'ancien pont de *Cognac*¹⁶⁸, il est vraisemblable qu'il en aurait été fait mention dans le procès-verbal de 1777 ou dans celui de 1657.

Le vieux pont de *Confolens* est classé comme monument historique (Décision du 14 avril 1908). Ce que nous en avons dit justifie amplement cette mesure: peu d'ouvrages similaires ont été l'objet de modifications aussi nombreuses et aussi importantes.

Son entretien peut être considéré comme bien assuré non seulement par suite de son classement, mais surtout parce qu'il donne passage à un chemin de grande communication du département de la *Charente*.

XVI.- Dixième Arche ajoutée au Pont primitif

Il y a, au pont de *Confolens*, une distance de 126.60m d'une culée à l'autre, alors qu'au pont de *Saint-Germain* les culées ne sont éloignées que de 120.75m. La différence n'est pas justifiée par la longueur normale de la rivière en chaque point; une différence de sens inverse se comprendrait mieux puisque *Saint-Germain* est à près de cinq kilomètres en aval de *Confolens*, et que, dans cet intervalle, la *Vienne* est grossie de son affluent, le *Goire*, et de quelques autres ruisseaux.

Si l'on faisait abstraction au pont de *Confolens*, de l'arche de l'ancien pont-levis, la longueur de cet ouvrage, entre culées, serait ramenée à 115.50m, mieux en rapport avec celle du pont de *Saint-Germain* et mieux en rapport également avec la largeur réelle de la rivière, puisque la neuvième pile et la dixième arche sont complètement en dehors de son lit naturel.

Ces deux considérations nous amènent à penser que la dixième arche pourrait bien se trouver en dehors du pont romain et même avoir été ajoutée au pont primitif assez longtemps après sa construction. Cette addition n'aurait rien d'extraordinaire le pont *Saint-Martial*, de *Limoges*, avait bien été pourvu en 1567 seulement d'un pont-levis qui n'existait pas primitivement¹⁶⁹.

Notre hypothèse est confirmée par le fait que la neuvième pile, contiguë à la deuxième arche, présentait seule, en 1824, un avant-bec quadrangulaire¹⁷⁰, et cet autre fait, qu'en 1777, cette pile et la dixième arche étaient les seules parties du pont qui n'eussent pas besoin de réparations, ce qui semble indiquer qu'elles sont de construction plus récente et vraisemblablement meilleure.

Dans une *Ordonnance* du 16 mars 1783, l'intendant de la *Généralité de Poitiers* qualifie cette arche: "*d'arche de secours*"¹⁷¹. Cette expression ne s'emploie généralement que pour les arches d'une levée ne faisant pas partie de l'ouvrage principal et ne servant qu'en temps de crue. Elle justifie notre hypothèse.

Celle-ci est aussi confirmée par une quatrième considération. L'eau ne passe plus depuis longtemps sous la dixième arche, sauf en temps de crue. La rive naturelle s'est reconstituée en ce point et les terres s'élèvent jusqu'à 1.40m du sommet de la voûte sous laquelle on ne peut passer que courbé. C'est en vain qu'à diverses reprises, et notamment en 1783¹⁷² et en 1791¹⁷³, on a fait enlever les atterrissements qui se forment sous cette arche, et même sous une partie de l'arche voisine; la rive naturelle se rétablit constamment d'elle-même sous la neuvième arche.

Mais nous sommes encore moins fixé sur la date d'ouverture de ce passage que sur celle du remplacement du pont-levis, par une voûte en maçonnerie. Ce fut peut-être vers 1302, car c'est à cette époque que d'après *Viollet-le-Duc*¹⁷⁴, furent mis en pratique les ponts-levis. C'est à la même

¹⁶⁸ *Bull. Soc. arch. et hist. Charente*, 1925, p. 143-144. - *Archives Ville de Cognac, Fond. Albert*, Compte, Recette et Dépenses. - *Arch. dép. Charente*, Q³ 62.

¹⁶⁹ *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin*, t. LIV, p. 231.

¹⁷⁰ Prolongement de l'ancienne culée.

¹⁷¹ *Archives dép. Charente*, c. 37. - La *Généralité de Poitiers* comprenait alors les communes de *Confolens* et de *St-Germain*.

¹⁷² *Ordonnance*, visée plus haut, enjoignant aux nommés *Chesne* et de la *Gasne* de débaucher "*l'arche de secours*" et d'en ôter les débris qui l'obstruent.

¹⁷³ *Archives dép.* L. 390. Paiement de terrain à MM. *Chesne* et *Pougeard* pour élargissement du lit de la rivière.

¹⁷⁴ *Dict. de l'Architecture*, t. VII, p. 253

époque que furent effectuées, vraisemblablement, des modifications importantes aux piles¹⁷⁵. Les travaux qui constituaient comme l'achèvement de l'ouvrage avaient paru justifier l'inscription de la date de cet achèvement sur l'un des parapets qui furent refaits à cette époque.

XVII. – Aucune partie de l'Ouvrage ne paraît avoir été détruite par les Crues

Dans tout ce qui précède, il n'a pas été question des dégradations qui auraient pu être causées directement par les crues de la *Vienne*, à notre ouvrage, antérieurement à 1603 sinon à 1778, encore n'est-il pas démontré que les réparations faites à ces époques et depuis aient été occasionnées directement par une crue déterminée plutôt que par usure lente.

Les ponts de *Limoges*, situés sur la même rivière ont eu plusieurs fois à pâtir de ses crues, notamment de celles de 1530 et de 1750. A la suite de cette dernière, on aurait même dû refaire quelques arches¹⁷⁶. Il en aurait été aussi refait au XIV^e siècle.

Au mois de mai 1806, le vieux pont du *Goire*, à *Confolens*, eut une arche emportée par les eaux, le *Pont-à-l'Ecuyer* ou *Pont-Rouge*, situé moins d'un kilomètre en amont, fut complètement détruit. Le pont de *Saint-Germain* eut deux arches démolies à une époque inconnue, et la moitié aval de sa culée de rive gauche emportée en 1896. Le pont de *Mansle* eut deux arches emportées en 1783. L'ancien pont de *Saint-Cybard* eut à deux ou trois reprises plusieurs arches détruites par les eaux de crue; il en fut de même de l'ancien pont de *Cognac*.

Et pourtant le vieux pont de *Confolens* a subi les assauts d'un très grand nombre de fortes crues. On en connaît près de vingt, depuis celle de 1209 qui est la plus ancienne connue. Elles ont eu lieu aux dates ci-après en 1530, 7 mars 1572, 16 janvier 1599, 23 mai 1600, 12 juillet 1613, 14 mars 1615, en 1690, 9 février 1698, 20 février 1735, en 1750, 6 mars 1753, 1^{er} novembre 1859, 13 mars 1876, 29 octobre 1896, en 1904 et en 1923¹⁷⁷.

Celles des 14 mars 1645, 6 mars 1783 et 29 octobre 1896 furent les plus fortes: l'eau, à l'amont de l'ouvrage, atteignait presque le sommet des plus grandes voûtes; elle passait par dessus les parapets du côté du faubourg *Saint-Barthélemy*.

Nous n'avons rien découvert qui permette de supposer qu'aucune partie importante du pont ait été détruite par ces crues; aucune de ses arches ne porte de traces visibles de réfection. Les ingénieurs qui ont dirigé les travaux de 1825-1828, pour l'exécution desquels toutes les piles furent mises à sec, n'ont rien laissé qui puisse faire supposer qu'ils aient constaté des traces de destruction et de réfection. Seuls les avant-becs et les arrière-becs ont été refaits plusieurs fois dans les conditions que nous avons indiquées; mais leur mauvais état, s'il était évidemment dû à l'action des eaux - crue principalement - ne pouvait être imputé à aucune crue particulière.

Après la crue de 1896, étant alors ingénieur à *Confolens*, nous avons fait visiter, par un scaphandrier, les basses œuvres de notre ouvrage; aucune dégradation ne fut constatée.

XVIII.- L'Ouvrage est l'un des plus Ancien de France

Ainsi que nous l'avons signalé au début de cet historique, le vieux pont de *Confolens* est certainement, sinon le plus ancien, du moins l'un des plus anciens grands ponts du Moyen-Age, subsistant en *France* dans leur entier et construits assez larges pour être accessibles aux véhicules attelés.

M. Gauthey, Inspecteur général des *Ponts et Chaussées*, écrivait en 1809, "qu'on ne connaît en France aucun pont dont la construction remonte au-delà du XIII^e siècle¹⁷⁸.

Viollet-le-Duc dit exactement la même chose¹⁷⁹.

¹⁷⁵ Exhaussement des avant-becs et arrière-becs jusqu'au niveau de la chaussée.

¹⁷⁶ *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin*, t. LV, p. 231.

¹⁷⁷ Dans cette énumération, nous ne comprenons pas la crue du 31 mai 1806 qui emporta deux ponts de la rivière du *Goire*, parce qu'elle fut localisée à cette petite rivière. Celle de la *Vienne* ne fut pas forte.

¹⁷⁸ *Traité de la Construction des Ponts*; Edition de 1809.

¹⁷⁹ *Dictionn. de l'Architecture*, t. VII, p. 221.

Si c'est inexact pour quelques ouvrages tels que ceux de *Confolens* et d'*Albi*, les exceptions doivent être excessivement rares. Et cela rend d'autant plus précieux ceux qui constituent ces exceptions.

Comme le dit M. *Louis Guibert* dans sa monographie du pont *Saint-Etienne*, de *Limoges*:

"tant d'accidents les menaçaient; tant d'ennemis étaient conjurés pour leur perte! Le ciel et les hommes, l'air et l'eau, les pluies et les glaces, toutes les intempéries des saisons, la guerre, les ingénieurs¹⁸⁰, les grands projets d'édilité, et les années!"¹⁸¹.

Le célèbre pont d'*Avignon*, dû, dit-on, au génie d'un jeune pâtre de 13 ans, saint *Bénézet*, ne fut commencé qu'en 1178¹⁸²; d'ailleurs il n'en subsiste plus qu'une faible partie.

Le pont de *Béziers* n'est que de la fin du XIII^e siècle¹⁸³.

Le pont *Saint-Esprit*¹⁸⁴, ceux de *Limoges* et de *Cahors*¹⁸⁵, de même que ceux d'*Espalion*¹⁸⁶ et de *Saint-Affrique*¹⁸⁷ ne sont que du XIII^e siècle. Les ponts d'*Airvault* et de *Vernay (Deux-Sèvres)*, qu'on nous avait signalés comme particulièrement anciens ne remontent pas au delà du XIII^e siècle¹⁸⁸.

Nous ne connaissons pour le moment qu'un seul pont important dont la construction puisse être aussi ancienne, peut-être même plus ancienne, que celle du pont de *Confolens*: c'est le vieux pont d'*Albi* qui date de vers 1035¹⁸⁹.

Mais cet ouvrage n'était primitivement accessible qu'aux piétons et aux cavaliers. Il a été beaucoup plus modifié que celui de *Confolens*; on ne voit presque plus rien de la construction primitive.

XIX.- Différentes sortes de Pierre

Notre ouvrage, dans son état actuel, est composé de pierres de trois sortes ou provenances différentes, ce qui est certainement rare:

- 1- Le granit à gros grains, ou *grison*, des coteaux voisins de *Confolens* en ce qui concerne les voûtes, une partie de leurs tympans et le corps des piles et des culées¹⁹⁰.
- 2- Le calcaire dur de *Pressac* ou de *Benest* pour les parements des avant-becs et des arrière-becs¹⁹¹.
- 3- Le calcaire tendre (pierre d'*Angoulême*) pour les corniches, les plinthes et les parapets.

XX.- L'Ouvrage a failli subir une Modernisation encore plus profonde que celle qui lui a été infligée

S'il était indispensable, pour la commodité de la circulation, de faire disparaître les anciennes tours, de remplacer le pont-levis par une voûte en maçonnerie et enfin d'élargir le passage, on doit regretter l'emploi en l'an V et en 1925-1928 de pierres de natures différentes de celles de l'ouvrage primitif. On doit également regretter la présence sous la plinthe d'une corniche continue au lieu des consoles prévues dans le projet de 1825; mais on doit déplorer surtout la substitution d'avant-becs circulaires aux anciens avant-becs triangulaires. Des avant-becs de cette forme ont bien été conservés à la plupart

¹⁸⁰ Les ingénieurs ne pouvaient pas être oubliés par un lettré; ils s'en consoleront facilement.

¹⁸¹ *Bull. Soc. arch. et hist. Limousin*, t. LIV, p. 2.E.

¹⁸² A. Collin, *Mém. Soc. arch. Orléanais*, t. XVI, p. 274.

¹⁸³ *Viолlet-le-Duc, Dict. de l'Arch.*, t. VII, p. 233.

¹⁸⁴ *Viолlet-le-Duc, Dict. de l'Arch.*, t. VII, p. 229.

¹⁸⁵ *Viолlet-le-Duc, Dict. de l'Arch.*, t. VII, p. 229.

¹⁸⁶ Renseignements obtenus sur place.

¹⁸⁷ Renseignements obtenus sur place.

¹⁸⁸ Renseignements particuliers en ce qui concerne le pont d'*Airvault*; et *Mémoires Sac. Antiquaires Ouest*, t. XXIV, p. 179 en ce qui concerne le pont de *Vernay*.

¹⁸⁹ *Rug. Vidal, Albi et ses environs*, p. 47.

¹⁹⁰ Les parements des avant-becs et des arrière-becs primitifs, ainsi que les parapets jusqu'en 1778, étaient évidemment en pierre de même nature.

¹⁹¹ Ce calcaire, surtout la tête amont de l'ouvrage exposé en plein au midi, a pris sous l'action du soleil une belle teinte jaune d'or remarquable. Elle serait d'un très bel effet si elle ne jurait pas avec la teinte noirâtre du granit et de la pierre d'*Angoulême*

des ponts du moyen âge: vieux pont du *Goire* à *Confolens*, pont de *Saint-Germain*, ponts de *Limoges*, de *Saint-Junien*, de *Chabanais*, de *Châteauneuf*, etc., sans qu'il en résulte le moindre inconvénient.

Néanmoins; malgré toutes ces modifications fâcheuses et non justifiées, malgré l'emploi de matériaux non appropriés, l'ouvrage conserve encore un certain cachet d'ancienneté.

On doit même se féliciter qu'il n'ait pas disparu complètement aux diverses époques où son état fut si mauvais¹⁹², on n'ait pas été davantage modernisé, comme cela est arrivé à tant d'autres ponts qui, au profit des villes où ils se trouvent, auraient pu être conservés intacts ou moins profondément transformés¹⁹³.

Il s'en est fallu de peu que le même sort ne lui arrivât.

Par un rapport en date du 8 mars 1843, M. *Taillefer*, Ingénieur en chef des *Ponts et Chaussées* de la *Charente*, adressait au ministre des *Travaux Publics* un projet complet établi en vue d'un nouvel élargissement de notre ouvrage. La dépense était évaluée à 140,000fr., soit au moins un million de notre monnaie actuelle (1935). Ce projet ne fut heureusement pas approuvé. Le Conseil général des *Ponts et Chaussée* demanda aux ingénieurs d'étudier deux projets comparatifs: l'un pour la construction d'un nouveau pont dont les dimensions seraient complètement en rapport avec les besoins de la circulation et l'importance des crues exceptionnelles de la *Vienne*; l'autre pour l'élargissement du pont existant au moyen de consoles en fonte encastrées dans les parements des têtes et reliées d'une tête à l'autre au moyen de tirants en fer.

Cette étude montra sans doute que l'avantage, était en faveur de la construction d'un nouvel ouvrage. Cette construction eut lieu cinq ans plus tard, soit en 1848 à 1851, à moins de 200 mètres en amont du vieux pont.

Voilà comment cet ouvrage a été préservé d'une nouvelle mutilation, et la ville de *Confolens* dotée d'un des plus beaux ponts modernes de la région.

XXI.- Résumé

Il semble utile de résumer l'historique de notre vieux pont. Nous le ferons très brièvement de la manière suivante:

Période gallo-romaine.-

Trois voies traversent la *Vienne* à *Confolens*; un pont de pierre doit très vraisemblablement exister sous ces voies.

Invasions du IVe au Xe siècle.-

Destruction du pont romain, vraisemblablement par les *Normands*, entre 865 et 931.

De vers 1030-1035, sinon 1050, au début du XIIIe siècle.-

Construction, avec utilisation probable des basses œuvre d'un ancien pont romain, de l'ouvrage primitif comprenant neuf arches en maçonnerie, avec piles pourvues d'éperons triangulaires à l'amont et de contreforts plats à l'aval, les uns et les autres ne montant pas jusqu'au niveau de la chaussée, avec trois tours de défense, carrées et crénelées, situées sur les première, quatrième et neuvième pile et, peut-être, une travée non voûtée avec pont mobile (dixième arche actuelle).

Au début du XIVe siècle.-

Exhaussement jusqu'au niveau de la chaussée des avant et arrière-becs (ou construction complète de ces appendices s'ils n'existaient pas), et création de gares ou refuges, triangulaires à l'amont rectangulaires à l'aval. Réfection au moins partielle des parapets. Peut-être ouverture d'une travée, avec tablier mobile du côté de *Saint-Barthélemy*, travée devenue par la suite la dixième arche.

¹⁹² Après 1600 notamment. et de 1790 à 1825, malgré deux réparations effectuées dans cet intervalle.

¹⁹³ Une des plus intéressantes choses qu'on puisse voir à *Cahors* est son vieux pont *Valentré* ou de la *Calendre*. - A *Limoges*, toutes les tentatives de modifications des deux vieux ponts se sont heurtées à des oppositions énergiques qui en ont empêché la réalisation. - A *Saint-Affrique*, on a conservé un pont du XIIIe siècle avec dos d'âne très prononcé et pourvu de plusieurs marches à chaque extrémité, ce qui ne permet le passage qu'aux piétons.

De 1607 à 1611.-

Achèvement et renforcement des ouvrages de défense et création d'une enceinte fortifiée en avant de la tête du pont, du côté de *Saint-Barthélemy*; et, probablement, réparations plus ou moins importantes à l'ouvrage même.

Vers 1635.-

Reconstruction de la tour de *Saint-Barthélemy* avec annexe d'un magasin; peut-être aussi construction de magasins sur trois autres piles.

Vers 1660-1675.-

Remplacement du pont-levis par une voûte en maçonnerie; nouvelles réparations à l'ouvrage qui, en 1657, était "*fort ruyné*".

En 1749.-

Suppression du péage.

En 1750 ou années suivantes.-

Chute des parties supérieures de la tour *Mi*; peut-être chaînage des quatrième et sixième arches.

En 1777-1778.-

Démolition de ce qui subsistait des tours magasins, bureau de péage et tous accessoires du pont. Reprise en sous-œuvre de la culée de rive droite et des huit premières piles à partir de cette rive. Réfection pour la deuxième fois au moins des parapets avec élargissement de la chaussée.

En 1790, 1791-1793, en l'an II et l'an V.-

Exécution de radiers en saillie sur le fond de la rivière pour masquer des excavations existant à la base des piles. Remplacement, sauf à deux piles (les septième et neuvième), des avant-becs triangulaires par des avant-becs circulaires; réparation et réfection de ces ouvrages.

1825-1828.-

Reprise de nouveau, en sous-œuvre, de toutes les piles et culées. Réfection et modification, pour la deuxième fois des avant-becs et des contreforts. Réfection, pour la troisième fois, des parapets avec gares de refuge, circulaires à l'amont, rectangulaires à l'aval et élargissement de la chaussée pour la deuxième fois.

Autres faits.-

L'ouvrage est très probablement le plus ancien pont du *Moyen-Age* subsistant en *France* et ayant été construit de manière à être accessible aux véhicules dès le début, car le pont d'*Albi*, qui date de la même époque, n'était primitivement accessible qu'aux piétons et aux cavaliers.

Il est constitué actuellement par des pierres de trois provenances différentes. Il est classé monument historique.

En 1843, l'*Administration des Ponts et Chaussées* avait proposé d'élargir de nouveau cet ouvrage. Le projet ne fut pas exécuté; on construisit, de 1848 à 1851, le beau pont moderne qui est située à moins de 200 mètres en amont.

*