

---

---

## NOTICE HISTORIQUE

### SUR LE PONT D'AUXERRE.

---

On connaît peu d'ouvrages d'art dont l'existence ait été aussi accidentée, aussi orageuse même, que celle du pont d'Auxerre. Vénérable relique âgée de 19 siècles, c'est un témoin des temps passés, un jalon historique, une illustration de notre territoire.

Il éveille, à ces divers titres, l'intérêt des Bourguignons, et nos compatriotes nous pardonneront d'essayer nos premiers pas comme archéologue en esquissant sa monographie.

Si nous avons osé aborder un sujet qui réclamait une plume plus exercée que la nôtre, c'est qu'il y avait presque urgence ; le vieux monument allait dépouiller une partie de son antique enveloppe, se faire jeune pour ainsi dire, autant dans l'intérêt de sa propre conservation que pour s'accommoder à nos besoins actuels et satisfaire aux exigences de notre civilisation (1).

#### CHAPITRE 1<sup>er</sup>.

L'Empereur Auguste se disposant à visiter les Gaules, 27 ans avant l'ère chrétienne, fut précédé par Vipsanius Agrippa, son gendre, qui fit construire, comme gouverneur, quatre ou cinq grandes voies militaires conduisant aux villes les plus importantes.

L'une de ces routes, poussée jusqu'à Boulogne, passait par

(1) M. de Caumont, dans son *Abécédaire archéologique*, page 144, exprime le regret « que l'on n'ait pas assez étudié les anciens ponts » qui existent sur beaucoup de nos rivières. » Nous n'avons pas la prétention de répondre, comme il le faudrait, à l'appel d'un savant aussi illustre, nous avons seulement rassemblé quelques matériaux qui pourront plus tard être utilisés.

Autun, Auxerre, Troyes, etc. Comme elle s'éloigne sensiblement de la ligne droite et fait un long détour pour venir toucher à Auxerre, les historiens s'accordent à penser que cette ville devait dès lors être considérable et avoir une très-grande valeur commerciale ou stratégique aux yeux des Romains.

En effet, au lieu de suivre la rive droite de la Cure, ce qui eût évité l'établissement de plusieurs ponts fort dispendieux, la voie franchissait cette dernière rivière entre Voutenay et Saint-Moré, puis l'Yonne à Bazarnes ; elle descendait en longeant la rive gauche et traversait l'Yonne une seconde fois, là probablement où se trouve encore le pont d'Auxerre, pour se diriger ensuite au nord sur Troyes.

Notre pont faisait ainsi *partie* de la grande voie d'Agrippa qui subsistait encore au *xiv<sup>e</sup>* siècle et constituait la seule communication possible d'Auxerre à Autun et à Lyon (1).

La position excentrique de cet ouvrage, à l'extrémité est de la deuxième enceinte construite par les comtes Guillaume IV et Pierre de Courtenay, démontre clairement, d'ailleurs, qu'il n'a pu être construit dans l'origine, ni pour la cité romaine (*castrum*), ni pour la ville du *xi<sup>e</sup>* siècle. Il était certainement destiné, en dehors de sa fonction propre, à servir d'entrée à la ville gallo-romaine qui occupait l'emplacement des faubourgs de Saint-Julien et de Saint-Amatre et une partie du quartier Saint-Père (2).

(1) L'importance du pont d'Auxerre, dès les premiers siècles de l'occupation romaine, est justifiée par les diverses routes qui venaient y aboutir.

Celles de la rive gauche étaient au nombre de 4, conduisant à Autun, à Nevers, à Orléans et à Sens. Il y en avait deux seulement sur la rive droite, celle de Troyes et celle de Langres.

Cette dernière se trifurquait près de Tanlay pour gagner *Laudunum* et *Alesia*.

(2) La ville avait la forme d'un triangle allongé, dont la base, parallèle à la rivière, s'étendait depuis le moulin du batardeau où l'on a découvert un atelier monétaire et des coins à l'effigie de Tibère, jusque vers le port où fut établi le premier temple chrétien.

Le sommet du triangle était placé dans les environs de la fontaine Saint-Amatre, au-delà du Temple d'Apollon, retrouvé en 1833, et probablement sur le point où la Société des Sciences historiques de l'Yonne a constaté par des fouilles récentes l'existence de nombreuses substructions.

Ainsi circonscrite, la surface occupée n'était pas inférieure à 70 hectares.

Si la construction première du pont n'est pas antérieure à celle de la voie romaine elle-même (1), on pourrait lui assigner pour date l'an 725 de Rome (27 ans avant J.-C.) (2), soit d'après Danville, l'an 735 de Rome (17 ans avant J.-C.), soit enfin d'après Strabon qui vivait sous Auguste, l'an 716 de Rome (37 ans avant J.-C.).

En admettant l'une ou l'autre de ces hypothèses, on peut dire que le pont d'Auxerre est certainement l'un des plus anciens ponts de France.

C'est en 1075, sous le règne de Philippe I<sup>er</sup>, et à l'occasion de l'incendie qui dévasta le quartier de Saint-Père et le faubourg de Saint-Loup, qu'il est question pour la première fois du pont d'Auxerre, dans l'histoire manuscrite des abbés de Saint-Germain. Dom Violes'exprime ainsi (3): « En 1075, l'année qui suivit la prise de « possession de l'abbé Rolland ou Rothlan, et pendant les fêtes de

(1) Les Romains sont évidemment les premiers qui donnèrent aux ponts en pierre de la solidité et de la grandeur; mais il fallait pourtant qu'avant eux un ouvrage quelconque assurât l'accès de la ville celtique. La supposition d'une existence antérieure à la voie romaine n'aurait donc rien de déraisonnable.

Agrippa, qui s'entendait en constructions, a bien pu profiter, pour s'établir, des fondations d'un pont gaulois, à moins qu'il n'ait été dirigé dans le choix de l'emplacement par des sondages préalables accusant le terrain résistant à une faible profondeur.

On peut admettre dans ce dernier cas l'ingénieuse opinion des auteurs du *Guide pittoresque dans le département de l'Yonne* (Annuaire de 1853, p. 242). MM. Cotteau et Petit pensent que le pont gaulois a dû être jeté sur les flots ou atterrissements qui divisent la rivière en plusieurs bras vers l'endroit où se trouvaient les grands moulins avant la construction du canal du Nivernais. Chacun des bras ne présentant qu'une faible largeur, on renversa d'une rive à l'autre des troncs d'arbres qui permirent ainsi de traverser successivement l'Yonne tout entière. Ce pont, disent-ils, a dû servir longtemps, même après la construction du pont romain. Il fut élargi et consolidé pour résister aux crues, et finit par former une sorte de barrage ou point d'appui dont l'industrie s'empara au moyen-âge pour y installer des moulins, comme cela eut lieu dans plusieurs localités.

Il semble, toutefois, que les Gaulois eussent été mieux inspirés en établissant le passage vis-à-vis l'île du Bâtardeau, qui leur offrait des facilités comparables à celles des flots intérieurs et qui avait en outre l'avantage de se trouver presque en face de la ville.

(2) M. Chardon, dans son *Histoire d'Auxerre* (tome 1<sup>er</sup>, introduction, p. 8), rapporte à l'an 29 de notre ère la visite d'Auguste dans les Gaules. Cette indication paraît erronée, puisque cet empereur mourut en l'an 765 de Rome (14<sup>e</sup> de J.-C.).

(3) Tome 2, page 922, Bibliothèque d'Auxerre.

« Pâques, un nouvel incendie plongea la ville d'Auxerre dans la  
 « conflagration; le feu se manifesta d'abord vers l'église Saint-  
 « Pierre, près du Pont, et étendit ses ravages jusqu'au moulin  
 « de Chantereine (1), où il s'était arrêté 11 ans auparavant. »  
 Le feu, d'après Lebeuf, (tome 2, page 63), fut porté jusqu'à  
 l'église cathédrale et causa sa destruction.

On ne retrouve aucune donnée sur l'intervalle énorme qui  
 s'est écoulé depuis la fondation du pont jusqu'à cette date  
 de 4075.

Dans les premières années de l'épiscopat de Guillaume de  
 Seignelay, eu 1207, un bourgeois d'Auxerre inventa et fit placer  
 sur une des piles du pont, (Lebeuf dit « sur deux piles » 4<sup>er</sup>  
 vol., page 338), une machine appelée Aindar, Indar, Laindar  
 ou Vindar. C'était un tour ou treuil destiné à faciliter la remonte  
 des bateaux et à leur faire franchir le perthuis. Ce procédé ingé-  
 nieux procura à son inventeur des bénéfices assez considérables  
 pour que l'évêque vint exiger le partage des produits d'une  
 machine établie sur son fonds et dans son eau. L'arrière-bec  
 sur lequel était fixé ce Laindar se fait encore remarquer par  
 ses énormes dimensions et parce qu'il est le seul qui s'élève  
 au niveau du pavé. Il a conservé le nom de l'appareil qu'il  
 supportait et de vieux mariniers, loin de se douter qu'ils com-  
 mettent une synecdoche, l'appellent encore aujourd'hui le *Lin-  
 dar*. (2).

On voit donc qu'en 1207, la navigation de l'Yonne avait déjà  
 de l'importance, et on est fondé à conclure de ce qui précède, que  
 les bateaux, dès cette époque, remontaient au-dessus d'Auxerre,  
 bien que dans ses *Mémoires historiques sur la ville de Seignelay*,

(1) Aujourd'hui moulin de Judas.

(2) Sa plate-forme, qui n'a pas moins de 7 mètres de longueur et  
 5 mètres 50 centimètres de largeur, est terminée extérieurement par  
 une portion de polygone. Elle est entourée d'une corniche sur laquelle  
 sont saillies six corbeaux ou consoles dont on ne comprend pas bien  
 l'usage primitif et qui pourraient bien n'être que des ornements.  
 D'autres consoles, les unes profilées en doucine, les autres brutes, sont  
 symétriquement disposées sur les faces latérales. Des pierres saillantes  
 et isolées se retrouvent également sur quelques arrière-becs; elles  
 paraissent avoir servi de supports à des travées de ponts de service  
 pendant les reconstructions partielles qui ont eu lieu à différentes  
 époques.

M. l'abbé Henri dise : « Que ce ne fut qu'après Colbert que les « coches arrivèrent jusqu'à Auxerre. (1). »

La rivière, aux abords du pont, était alors une propriété de l'église. Guy de Mello, 62<sup>e</sup> évêque d'Auxerre, marchant sur les traces de ses prédécesseurs, défendit énergiquement ses privilèges à l'occasion d'une ordonnance rendue par Saint-Louis et prescrivant d'enlever tout ce qui pouvait faire obstacle à la navigation (1248).

Les exécuteurs de cet édit, fermiers du fisc, non contents d'avoir fait disparaître les instruments de pêche et les flots de sable formés par des atterrissements successifs, voulurent outrepasser leur mandat et essayèrent d'attribuer au domaine de la couronne le perthuis (ou *Bouchau* comme on disait alors), placé à 70 mètres au-dessous du pont, et dont l'évêque tirait financièrement un bon parti. Ils firent planter aux pointes des deux berges des pieux surmontés d'une fleur de lys en fer, pour indiquer que ce canal artificiel appartenait au roi.

Guy de Mello, informé du fait, ordonna immédiatement l'arrachage des deux pieux et les fit apporter dans son palais épiscopal. Traduit par les commissaires devant le monarque, il partit muni de ses titres, expliqua sa conduite qui fut pleinement approuvée, et fit retomber tout le blâme sur les agents trop zélés.

Vers la même époque, les pêcheurs qui venaient d'être si rudement pourchassés des abords du pont et des rives du premier perthuis, éprouvèrent de nouvelles difficultés de la part des religieux de l'abbaye de Saint-Marien, qui se prétendaient propriétaires de la pêche du biez du moulin de Brichot ou Brichol.

Deux arbitres ecclésiastiques furent choisis d'abord par les parties pour trancher le différend; mais comme ils ne purent tomber d'accord, l'affaire fut renvoyée devant le comte Eudes de Bourg. L'arbitre constitué en dernier lieu prononça

(1) Nous pourrions citer de nombreux documents pour combattre cette assertion; nous indiquerons seulement 1° des marchés, pour vente de bateaux, par des voituriers par eau demeurant à Blannay, à des marchands d'Auxerre, portant les dates des 11 juin 1593, 2 juin et 17 octobre 1594; 2° une vente, du 30 octobre 1578, par Jean Millot, d'un bateau de 11 piles « qu'il sera tenu de rendre flottant en eau à Sermizelles. » (Archives de la préfecture.)

en faveur des pêcheurs, leur défendant seulement : « de nuire  
 « au cours de l'eau et de placer leurs engins, qu'ils appe-  
 « laient *noas et boichetas*, du côté des moulins des religieux  
 « et au-delà des bornes qui seraient mises par Hugues de  
 « Suilly, chanoine d'Auxerre, et dans un juste éloignement de  
 « leurs écluses. »

Il était parfaitement établi, d'ailleurs, que les religieux étaient propriétaires du biez et qu'ils pouvaient y pêcher avec toute sorte d'engins. Les pêcheurs, pour reconnaître cette suzeraineté, furent tenus d'offrir à l'église de Saint-Marien, chaque année, le jour de Saint-Côme et Saint-Damien (qui en étaient les anciens patrons), *six livres de cire neuve*. Le comte Eudes confirma cette décision par lettres du mois de juillet 1265.

La condition des pêcheurs ne s'est guère améliorée depuis ce temps, car à la suzeraineté des moines de Saint-Marien a succédé celle de l'administration des eaux et forêts qui ne se contente pas de quelques livres de cire et n'octroie ses licences que pour espèces sonnantes et ayant cours.

Nous ne parlons ici, bien entendu, que des pêcheurs sérieux faisant commerce de poisson, et non du franc-pêcheur, du pêcheur artiste, qui tranquillement appuyé sur les parapets du pont, assis sur le Laindar ou pittoresquement couché sur les rampans des arrière-becs avec sa ligne volante (munie quelque fois d'un plomb perfide), se rit du fisc et de ses agents.

Le commencement de cette même année 1265 est signalé par un débordement extraordinaire de la rivière d'Yonne. Un religieux de Saint-Marien, qui en fut témoin, raconte que les eaux furent si grandes le jour de la fête de la conversion de Saint-Paul, qu'elles entrèrent dans toutes les officines de l'abbaye, et que la communauté fut obligée de manger dans l'infirmerie qui était à un étage plus élevé. Pareille chose était arrivée déjà lors de l'inondation de 1206, qui emporta tous les moulins.

Il est probable que celle de 1265 fut produite par un dégel subit et violent. D'énormes glaçons, charriés par la rivière, vinrent sans doute se briser contre la tête d'amont, et le pont d'Auxerre, qui, quoique *fort vieux* (1), avait résisté déjà aux crues

(1) Lebeuf, t. II, p. 176.

exceptionnelles de 846 et de 1206, ressentit à cette occasion de si rudes secousses qu'il fut renversé.

L'histoire ne dit point quel était son genre de construction ni s'il en resta quelques vestiges après l'inondation (1), mais il est constant qu'il était situé où nous le voyons aujourd'hui.

On peut raisonnablement supposer que cet ouvrage, *for vieux*, lors de sa chute, n'était autre que celui qu'avait fait établir Agrippa.

Quoiqu'il en soit, on le rebâtissait en 1266, ainsi que le prouvent des documents provenant des archives de la ville. Saint Louis étant au château de Régennes, chez l'évêque Guy de Mello, le dimanche 25 juillet, y fit expédier des lettres dont voici la teneur traduite du latin :

*« Il nous plait et nous voulons, que nos bourgeois de Paris et tous nos autres bourgeois contribuent pour les terres et les vignes qu'ils ont à Auxerre, à la fabrique du pont, tant de temps qu'il nous plaira ; de même que les bourgeois d'Auxerre, et les gens d'église du pays y contribuent pour les vignes et terres qu'ils possèdent. Donné à Régennes, proche Eppoigny, le dimanche jour de fête de Saint-Jacques, apôtre, l'an du seigneur 1266. »*

Trois ans plus tard, le 27 mars 1269, le saint Roi qui ne devait plus revoir la France, traversait le pont reconstruit par ses ordres pour aller s'embarquer à Aigues-Mortes et se rendre à sa dernière croisade avec ses trois fils, le comte de Toulouse, son frère, et le comte d'Artois, son neveu.

(1) On ne peut guère admettre que le pont ait été complètement détruit par l'inondation de 1265. Il est probable que les voûtes et les parements des piles auront seuls été emportés, mais que les massifs intérieurs auront résisté et qu'ils ont constitué le noyau de la reconstruction. Ce qui peut confirmer dans cette pensée, c'est que les parements en pierre de taille des piédroits, qu'on démonte aujourd'hui en grande partie pour les édifier à nouveau, sont généralement isolés de la vieille maçonnerie par des interstices remplis de ciment de tuileaux ou de mortiers peu énergiques qui n'ont jamais opéré qu'une liaison imparfaite. On trouve sur certains points de véritables placages derrière lesquels se sont formés des dépôts de vase. Une autre circonstance vient encore à l'appui de notre supposition, c'est que la maçonnerie des massifs intérieurs a beaucoup d'analogie avec celle des constructions romaines qu'on a démolies depuis quelques années à Auxerre. La cohésion des mortiers est sensiblement la même, nonobstant l'emploi du sable pur, qu'on avait sous la main, au lieu de débris calcaires et de tuileaux concassés.

A partir de 1270, pendant près d'un siècle, les chroniques sont muettes à l'endroit du pont; nous savons seulement que par lettres du 28 novembre 1367, le roi Charles V continua à la ville le droit de barrage que lui avait octroyé le roi Jean à son passage; ce droit consistait dans la levée d'un impôt sur toutes les marchandises qui passaient *tant dessus que dessous le pont*, et par les autres entrées de la ville. Il supprima toutefois les droits du passage *sous le pont*, de crainte que la ville de Paris ou son voisinage n'eussent à en souffrir.

## CHAPITRE II.

Le produit de l'impôt dont il vient d'être question était destiné à l'amélioration et à la reconstruction des murailles de la ville; aussi, vers 1397, l'enceinte fortifiée subissait-elle une complète transformation (1).

On remplaçait de simples *eschifs* (2) par de *véritables tours*, et c'est probablement à cette époque qu'on construisit sur le pont la *belle tour carrée* qui subsista jusqu'en 1730 et qui s'appelait : *la Bastille du Pont d'Yonne*.

Si par la pensée nous nous représentons le pont tel qu'il existait au XIV<sup>e</sup> siècle, nous sommes amenés à reconnaître que son caractère hybride, participant à la fois de l'architecture civile et de l'architecture militaire, devait lui donner un aspect tout particulier et qui ne manquait pas d'une certaine grandeur.

Il se composait alors de 12 arches (3) en plein cintre, d'ouvertures différentes, allant en décroissant de part et d'autre de l'arche marinière qui se trouvait la sixième en venant de la rive gauche ou de la ville.

(1) Les fortifications, qui sont aujourd'hui, pour Auxerre, une superfluité, une chose inutile qu'on fait disparaître par tous les moyens possibles, avaient une importance capitale à une époque où la ville était *frontière* et passait alternativement, suivant les chances de la guerre, sous la domination des rois de France, des ducs de Bourgogne et même des Anglais.

(2) Petites fortifications de forme carrée.

(3) Nous dirons plus loin quel a été le sort des trois arches, aujourd'hui disparues. La longueur du pont, entre les culées, devait être de 113<sup>m</sup> 03, en supposant les arches enfouies de dimensions égales à leurs symétriques par rapport à l'arche marinière.



Sur la première arche s'élevait la porte dite *du Pont*. C'était, autant qu'on peut en juger par les dessins les plus anciens qui nous restent, un bâtiment rectangulaire n'ayant pas moins de neuf mètres de côté, et flanqué d'une élégante tourelle régnant sur toute la hauteur de l'angle sud-est. L'ouverture cintrée, accompagnée de deux contreforts et probablement armée d'une herse, était surmontée d'un écusson au-dessus duquel régnaient les fenêtres du logis du gardien, puis la galerie crénelée avec mâchicoulis.

Venait ensuite l'appentis sous lequel s'abritait le mécanisme du Laindar, établi sur la plate-forme de la cinquième pile.

Enfin, se dressait comme une sentinelle avancée, la bastille fondée sur la 40<sup>e</sup> arche, construction carrée, probablement du même style que la porte; elle était desservie du côté de la rivière par un escalier ménagé dans le 9<sup>e</sup> arrière- bec. On voyait s'allonger le jour et se retirer le soir les deux grands bras supportant les chaînes du pont-levis dont l'extrémité venait s'appuyer sur la dernière pile du côté du faubourg (1).

Les parapets, au lieu d'être parallèles à l'axe du pont, formaient de part et d'autre une ligne brisée en zig-zag de manière à constituer une série de redans assez régulièrement dessinés.

Il est à remarquer, toute fois, que cette disposition qui semble au premier abord purement stratégique, était en réalité commandée par la mode de construction des arches elles-mêmes. En effet, les piles et les culées, n'étant pas perpendiculaires à la magistrale de l'ouvrage, il eut fallu établir des arches biaises pour obtenir des plans de tête parallèles à cette même magistrale; mais les constructeurs de l'époque semblent avoir voulu éviter la difficulté, en retournant chaque voûte d'équerre sur la direction des piles et en plaçant par suite les têtes dans des plans différents et pour ainsi dire échelonnés. Cette anomalie, qui n'est perceptible qu'à vol d'oi-

(1) On reconnaît encore aujourd'hui la trace du vide ménagé au droit du pont-levis, dans la voûte de la 11<sup>e</sup> arche. Cette ouverture, de 3<sup>m</sup> 90 de longueur, sur 3<sup>m</sup> 20 de largeur, n'a été fermée qu'après la démolition de la Bastille, en 1730, au moyen de deux chaînes de voussoirs en pierre de taille et de 3 zones intermédiaires en maçonnerie de moellons de lumachelles bleuâtres d'Egriselles ou de Perrigny.

seau, était complètement dissimulée par les énormes saillies des avant et arrière-becs (4).

Le panorama du vieil Auxerre, vu du milieu du pont, devait être plus imposant, ce nous semble, que celui que nous avons actuellement sous les yeux. Combien d'édifices, aujourd'hui détruits ou mutilés, dominaient alors la foule des maisons ! Indépendamment de la cathédrale et du palais épiscopal, des clochers de Saint-Cermain, de Saint-Père et de Saint-Eusèbe, c'étaient les flèches de Notre-Dame-la-d'Hors, de Saint-Loup, de Saint-Mamert, des Cordeliers, des Jacobins et de Saint-Pellerin. On apercevait l'horloge construit sur la tour Gaillarde, le château des comtes, les portes monumentales et les tours Maubrun, Thibault, des Teinturiers et de Bouras, qui formaient la ligne défensive du côté de la rivière, en limitant la plage qui s'étendait jusqu'à la Maladière.

En dehors de l'enceinte fortifiée, s'élevaient les riches abbayes de Saint-Marien, Saint-Gervais, Saint-Julien, Saint-Amatre et l'opulente habitation du receveur Gerbault.

Le plan dressé par Belleforest en 1575, peut, malgré ses inexactitudes, donner une idée du tableau que nous avons rapidement esquissé en abandonnant pour un instant notre sujet auquel nous nous hâtons de revenir.

La reconstruction de 1266 n'avait pas sans doute été effectuée dans des conditions de solidité bien complètes (2) et elle devait se ressentir de la précipitation avec laquelle on avait procédé

(4) On ne s'explique pas d'ailleurs ce qui a pu motiver l'inégalité de ces saillies. Chaque avant ou arrière-bec a des dimensions qui lui sont propres ; il n'existe de symétrie que dans le caractère général.

Les premiers affectent la forme de contreforts triangulaires surmontés d'un chaperon conique et terminés par un boudin.

Les seconds sont de lourds massifs rectangulaires avec rampants prolongés jusqu'à l'arête inférieure des bahuts.

(2) On pourrait supposer, et c'est l'opinion de quelques membres de la Société des Sciences historiques de l'Yonne, que les travaux ont été dirigés par les Frères Pontifes, appelés aussi Frères du Pont et Pontifices.

Cet ordre religieux avait été fondé à la fin du XII<sup>e</sup> siècle par saint Bénézet, dans le but de prêter main-forte aux voyageurs, de bâtir des ponts pour leur passage et de les recevoir dans des hôpitaux sur le bord des rivières. C'est aux Frères Pontifes que l'on doit la construction des ponts d'Avignon, de Pont-Saint-Esprit, de la Guillottière sur le Rhône, de Bonpas sur la Durance.

aux travaux, pressé qu'on était de rétablir l'unique accès de la ville. En effet, nous voyons qu'en 1400 ou 1401, les habitants d'Auxerre adressèrent à Charles VI une supplique dans laquelle ils exposèrent d'abord que le pont était *en fort mauvais état*.

Ils firent remarquer ensuite, en signalant l'impossibilité où ils se trouvaient de faire face aux réparations, que : « la plus grande « partie des vins qui étaient conduits de Bourgogne à Paris et « ailleurs, passait par dessous le pont ; que les marchandises « qu'on amenait au marché une fois par semaine et aux deux « notables foires auxquelles on accourait d'Auvergne, de Bour- « gogne et du Forès, ne pouvaient entrer en ville qu'en passant « dessus ou dessous ledit pont. »

Charles VI comprit l'argument. Les réclamants obtinrent, en conséquence de leurs remontrances, des lettres du 13 mars 1402, qui leur permirent de lever sur chaque bruneau de sel vendu au grenier d'Auxerre, 12 deniers à prendre sur l'acheteur.

Des lettres d'attache des ducs de Berry, de Bourgogne et d'Orléans ordonnèrent en outre au grenetier de laisser jouir les Auxerrois de ce droit pour en employer le produit à la réfection du pont.

Les travaux exécutés au moyen de cette ressource, tout au commencement du xv<sup>e</sup> siècle, paraissent avoir eu plus particulièrement pour objet les voûtes comprises entre l'arche marinière et le faubourg Saint-Gervais. Nous avons été amené à cette supposition par l'examen des divers signes d'appareilleurs inscrits en creux sur chaque voussoir, et par la comparaison que nous avons faite entre ces monogrammes (1) et ceux qu'a re-

(1) Les ouvriers ont conservé, de nos jours, la coutume de marquer chaque pierre taillée par eux, de leur signe spécial. C'est d'ailleurs une mesure d'ordre qui permet à l'entrepreneur d'un ouvrage d'art de contrôler le travail fait et qui peut lui servir d'*attachement* pour le règlement de ses comptes particuliers.

Ces signes nous ont paru présenter quelque intérêt et nous en donnons le dessin en accompagnant d'un astérisque ceux qui se retrouvent sur les murs d'Aigues-Mortes.

Il est à remarquer que les mêmes signes, si communs sur les voussoirs, manquent presque complètement sur les piédroits des voûtes et sur les parements des avant et arrière-becs. Cette circonstance prouverait, selon nous, que les réparations ont dû être très-fréquentes sur ces derniers points et que la retaille des pierres aura fait successivement disparaître les signes des anciens appareilleurs.

marqués M. de Caumont sur les murs d'Aigues-Mortes, construits ou du moins achevés vers la fin du xiv<sup>e</sup> siècle.

Par une coïncidence assez singulière, plusieurs signes observés à Aigues-Mortes se retrouvent sur les voussoirs du pont. Ils feraient croire que certains ouvriers tailleurs de pierres, venant du midi, se sont arrêtés à Auxerre pour travailler à la restauration d'un ouvrage dû à saint Louis, peu après avoir terminé les murailles d'une ville illustrée par ce souverain et fortifiée par son fils Philippe-le-Hardi (Voir la planche à la fin de la notice).

Dans le courant de juillet 1429, Charles VII, après avoir fait lever le siège d'Orléans et gagné la bataille de Patay, se rendait avec Jeanne-d'Arc à Reims en passant par Auxerre, qui appartenait alors à Philippe, duc de Bourgogne, ou qui, plus exactement, lui avait été cédé pour deux ans, par Henri VI d'Angleterre, se disant roi de France.

D'après la version de Chapelain dans son poème, la Pucelle, devançant l'armée, vint sommer les habitants de se soumettre à leur légitime souverain, et ils le lui promirent. Alors elle passa l'Yonne et parcourut les environs ; revenant ensuite, elle aperçut son *gentil Dauphin* et l'armée qui avaient tourné la ville et défilaient sur le pont.

Ne doutant pas que cette exemption de recevoir les troupes royales n'eût été vendue par Amaury de Severac, elle lui en fit de vifs reproches dont on ne tint aucun compte. Elle renouvela ces mêmes reproches devant Troyes quand elle en vit aussi les portes fermées, et s'écria, toujours d'après Chapelain :

*Et voilà le beau fruit que nous produit Auxerre !*

Le malheureux Charles VI, en donnant les moyens de remettre le pont en état, avait ainsi providentiellement préparé la voie que devait suivre son fils pour aller se faire couronner roi de France.

En 1470, nonobstant les mesures prises sous Charles VI, et une reconstruction totale qui ne remontait qu'à deux siècles, le pont « *tombait en ruines* », et le gouverneur de la ville, Tristan de Toulangeon, fut obligé de demander au duc (Charles le Téméraire) un péage pour le rétablir. On trouve dans les archives de la mairie, (case H, paquet n° 43), une copie des lettres patentes, datées de Bruges, 18 mars 1469, par lesquelles est ac-

cordée la permission de lever et de percevoir pendant l'espace de 10 années, six deniers parisiens par *chacune queue de vin* et quatre deniers par muid passant dessus et dessous le pont d'Auxerre et perthuis de la Chaîne, pour les deniers en provenant être employés aux réparations et entretien dudit pont.

Le duc arrêta en outre, par ses lettres du 20 août 1470, et en égard à la misère des temps, que les impôts à percevoir pendant les trois années suivantes, ne seraient payés qu'au quart de ce à quoi son père les avait réduits.

La ville venait d'être rudement éprouvée par la peste qui ravagea une grande partie de la France, de 1366 à 1469. Cette affreuse maladie sévit avec une telle force que, dans les seuls mois d'août et septembre 1466, on comptait trois mille victimes à Auxerre.

Aussi le dénuement était tel que la perception des impôts avait été suspendue; la ville épuisée se trouvait dans l'impossibilité de supporter de nouveaux sacrifices, même pour les réparations les plus urgentes.

Il paraît que les derniers travaux n'étaient que d'impuissants palliatifs, car le roi Louis XII, par lettres patentes du 13 janvier 1507, (archives de la ville case H), commettait le Bailly d'Auxerre pour vérifier les réparations à faire, afin d'ordonner sur son rapport la continuation de l'octroi accordé par ses prédécesseurs.

Ces lettres font mention « *d'un engin appelé hyndart pour ayder à conduire les battaulx tant à montée que à vallée par dessoubs ledit pont.* »

Le développement du Calvinisme, vers 1556, et les efforts du chapitre de la cathédrale pour en arrêter les progrès, donnèrent lieu à des collisions qui prirent un caractère effrayant en juillet 1557. Les magistrats catholiques venaient de faire afficher l'arrêt du parlement de Paris, par lequel il était permis d'user de force et de violence envers les Huguenots qui persisteraient dans leur hérésie, et même « *de leur courir sus au son du tocsin.* » Un sieur Jacques Creux, surnommé Brusquet, concierge des prisons royales, et plusieurs mariniers qu'il avait excités, ayant à leur tête l'avocat Bougault, entrèrent, le dimanche 23 août, chez un potier d'étain nommé Cosson, dont ils firent l'objet d'un exemple terrible qui fut approuvé par le gouverneur et le président.

Après l'avoir assassiné, ils traînèrent son corps à travers les rues, jusque sur le pont, et de là le précipitèrent dans la rivière. Dix jours après la femme du châtelain d'Avallon fut aussi jetée à l'eau, et l'official livra même aux catholiques un prisonnier nommé Etienne Baleure, juge de Corbelain (près Varzy), auquel firent subir le même traitement.

Le pont dut être, dans ces temps de troubles, le théâtre de nombreux épisodes qui n'ont pas tous été enregistrés par l'histoire, dans lesquels les catholiques n'eurent pas toujours le dessus. Un jour que le sieur Davigneau, gentilhomme huguenot et engagé de la compagnie de l'amiral Coligny, paraissait dans le faubourg Saint-Gervais avec une vingtaine de cavaliers, une populace téméraire et probablement (d'après Lebeuf) animée par le nouveau, s'avisait de faire une sortie sur eux; elle fut bientôt repoussée et rentra précipitamment en ville avec de nombreux blessés, et abandonnant en outre 14 morts sur le lieu du combat. En 1569, deux ans après la prise d'Auxerre par les Huguenots, la guerre et toutes les autres calamités qui depuis 50 ans affligeaient les habitants, ayant dévoré toutes les ressources, on se trouvait dans l'absolue nécessité de suspendre les travaux publics. Le pont sur l'Yonne, dont la reconstruction partielle avait été terminée à la fin du siècle précédent et qui avait d'ailleurs reçu, depuis, diverses restaurations, était déjà dans un état de décadence tel « *qu'on n'y passait pas sans danger* ».

Il en était ainsi des routes de Paris à Dijon, alors appelées *grandes chaussées* et presque entièrement pavées.

Les fortifications elles-mêmes, qu'on entretenait avec plus de soin, réclamaient d'urgentes réparations.

Aussi, dès le 24 mai 1568, les officiers municipaux avaient pris une délibération spéciale, exposé au roi Charles IX, la nécessité de ces divers travaux dont ils évaluaient la dépense à plus de 400,000 livres, et demandé non seulement un péage sur toutes les marchandises passant sous le pont, mais encore un droit sur le sel vendu au grenier,

Par ses lettres du 16 décembre 1569, le roi octroya en effet à la ville le droit de lever cent sols sur chaque muid de sel vendu au grenier, et pour ce qui passerait sous le pont: 15 deniers par muid de vin, 60 sols par muid de sel et six deniers par baril de poissons ou de morue.

Cet octroi sur le vin, le sel et les poissons secs remontant l'Yonne, probablement aussi la Cure, et dont le produit était destiné à couvrir une dépense énorme, fait voir que la navigation, agonisante aujourd'hui (1), avait alors une animation et une importance considérables.

La réparation du pont, commencée en 1570, fut achevée en 1574 et coûta 40,000 livres (2).

Pendant cette même année on fit aussi de grands relevés à bout sur les chaussées, tant du côté de Paris que du côté de Dijon, et par suite d'une délibération des officiers municipaux du 26 avril on y employa 75,000 pavés.

Nous avons pu compiler, grâce à l'obligeance de M. Quantin, un document très-curieux des archives du département; c'est le compte-rendu par la veuve du sieur Guillaume Bérault à la chambre des comptes de Dijon, de la recette faite par feu son mari en l'année 1578, des deniers imposés sur les habitants de la ville et élection d'Auxerre pour être employés à la réparation du pont (3).

Les lettres patentes du roi Henri III, du 49 janvier 1578, qui avaient autorisé l'impôt ci-dessus, constatent que le pont était, comme je l'ai dit plus haut, composé de 42 arches, et que son mauvais état était dû : « tant à l'antiquité qu'aux démo-  
« litions qui ont été faites pendant les troubles pour arrêter les  
« incursions des rebelles, que par le passage des bastiaux char-

(1) On comprend que l'importance des rivières, comme artères de communication, a dû diminuer successivement, à mesure que se sont perfectionnées les voies de terre, et l'établissement des chemins de fer tend à prolonger indéfiniment l'état d'infériorité dans lequel est tombée la navigation.

Le rapport de M. le Préfet au Conseil Général de l'Yonne, dans sa session de 1856, constate en effet :

Que le nombre des trains, en bois à brûler et bois de charpente, qui ont franchi le pont d'Auxerre en 1855, a été de 1,889 ;

Que la circulation des embarcations n'a atteint que le chiffre de 1,879 ;  
Soit donc pour une année, 3,768 trains ou bateaux, c'est-à-dire une moyenne diurne de 5 trains et 5 bateaux.

(2) Chardon, vol. 1, page 348.

(3) Il existe une copie de ce compte aux archives de la ville, case H, liasse 13, pièce 3. On a annexé au compte appartenant aux archives du département une lettre du mois de septembre 1578, par laquelle le bailli du siège d'Auxerre informe les habitants de Seignelay qu'ils sont imposés pour 200 livres ou 66 écus 2/3.

« gés de sel montant par dessoubz pour le fournissement dudit  
« pais de Bourgogne. »

La recette s'éleva à six mille sept cent quatre vingt six écus,  
« quarante sols, faisant 20,360 livres, et la dépense à 6824  
« écus, 42 sols et 6 deniers faisant la somme de 20,472 livres,  
« 42 sols et 6 deniers. »

Au mois d'août 1612, deux ans après l'assassinat de Henri IV, dont le règne trop court avait ramené la prospérité dans Auxerre, des travaux considérables furent entrepris pour éviter la chute des trois premières arches du pont, du côté de la ville. Elles étaient en *grand péril*, il fallut les *racoustrer* depuis les fondations.

La maçonnerie seule coûta 4,000 livres; elle fut garnie de 680 livres pesant de fer, pour crampons, boulons, bandes et anneaux dont le prix avec la main-d'œuvre fut de 102 livres.

Nous allons voir maintenant se succéder à des intervalles très-rapprochés, de nombreuses restaurations qui témoignent de la précipitation et du peu de soin apportés soit à la reconstruction totale de 1266, soit aux reconstructions partielles effectuées postérieurement. Le pont va devenir, en un mot, la plaie du budget communal et le cauchemar des Ediles.

### CHAPITRE III.

Le 18 novembre 1618, le corps municipal chargea deux échevins, MM. Leprince et Berault de Vézilly, d'aller à Paris, solliciter une décision du conseil sur une demande fort importante qui lui avait été adressée depuis longtemps et restait sans réponse. Il s'agissait de faire au pont de fortes réparations pour lesquelles une addition au péage était indispensable. Il en était de même pour les fortifications, qui n'avaient été que très-sommairement restaurées en 1614 et 1615.

Or la dépense qui devait en résulter ne pouvait être couverte qu'au moyen d'une imposition directe, difficile à supporter par les habitants, déjà surchargés. Pour en alléger le poids, le corps municipal demandait qu'on la répartit sur toutes les paroisses du comté (1), attendu que « la ville d'Auxerre était leur chef-

(1) C'est-à-dire une étendue à peu près équivalente à tout l'arrondissement administratif actuel.



« lieu et renfermait les autorités qui les administraient. »

Cette seconde demande semblait, à ceux mêmes qui en étaient les auteurs, donner au principe de la solidarité une extension contestable, et ils sentaient le besoin d'appuyer leurs prétentions par des arguments irrésistibles.

On avait donc acheté 52 feuilletes de très-bon vin et les deux échevins étaient envoyés à Paris, « pour les distribuer tant à « monseigneur le chancelier, M. le garde-des-sceaux, M. le « président Jeannin, qu'à chacun de Messieurs du Conseil. »

Les arguments furent probablement goûtés et la demande parut juste, car dès le 15 décembre un arrêt du conseil ordonna qu'il serait levé sur tout le comté une imposition de 1,500 livres pour la destination ci-dessus indiquée, et dix jours après, des lettres patentes autorisèrent (indépendamment du péage de 15 deniers déjà perçu), la levée de 5 sols par muid de vin passant dessus et dessous le pont, pour être affectés à sa restauration.

A l'époque que nous rappelons, il était admis en principe qu'un solliciteur ne devait jamais se présenter les mains vides à son protecteur. Quelque bon droit qu'on eût, il était indispensable de l'étayer par des présents.

Le 19 juin 1620, intervient un arrêt du conseil qui proroge de trois deniers le péage de 5 sols par muid de vin, jusqu'à ce que son produit atteigne 72,000 livres, somme reconnue nécessaire pour compléter les réparations du pont.

Au commencement de l'année 1621, on reconstruisit en partie la grande arche (l'arche marinière) et les deux dernières du côté du faubourg (1). La dépense s'éleva à 42,000 livres tournois.

Nous avons retrouvé dans les archives de la ville les copies de deux traités passés pour l'exécution de ces travaux, le 7 janvier 1621, par devant *Loup Horry, notaire, tabellion royal, gardenottes héréditaire au bailliage, siège présidial et prévosté d'Aucerre.*

(1) Dans la réparation de ces deux dernières arches on a dû employer une grande partie des anciens vousoirs sur lesquels on retrouve aujourd'hui les marques d'appareilleurs remontant au commencement du xv<sup>e</sup> siècle, comme nous l'avons dit page 38. L'absence de signes sur certaines pierres fait reconnaître celles qui ont été fournies lors de la réparation de 1621.

L'un, entre les maires et échevins et Isaac Gilles et Jean Masson, maîtres tailleurs de pierre, moyennant la somme de 24,000 livres; l'autre avec Louis Vatard, maître charpentier, demeurant à Auxerre, moyennant 18,000 livres.

Ces traités, constituant des adjudications à forfait, imposaient les conditions suivantes ; 1<sup>o</sup> aux sieurs Gilles et Masson, tailleurs de pierre :

» A la grande arche sur laquelle est le Lyndar et aux deux  
« autres pillés, autrement arches attenant du costé du faubourg  
« Saint-Gervais, les réparer et racoustrer entièrement de fond en  
« comble, de tout ce qui s'y trouvera gasté et démoly, en pierres  
« dures de la perrière de Champ-Rotard. De longueur chacune  
« pierre de quatre pieds plus ou peu moins, selon qu'il advien-  
« dra selon leurs places. De largeur chacune pierre de quinze  
« pouces à deux pieds de hauteur ou plus selon l'assiette. Et  
« mettre des botisses de six pieds en six pieds de ladite pierre  
« dure, qui auront chacune trois pieds de longueur et un pied  
« et demi de largeur, et d'épaisseur convenable suivant l'assiette,  
« pour faire liaison dans lesquelles botisses et aultres endroits  
« où sera advisé, sera mis de gros agneaux de fer cramponnez  
« dans les dites pierres avec plomb fondu pour monter et aval-  
« ler les baptiaux. Et aux lieux et endroits où il sera advisé de-  
« puis la deuxième assiette jusqu'à la hauteur de neuf pieds et  
« dessus et tout à l'entour des dictes pillés ensemble, les chappe-  
« rons et garde-foux de dessus le dict pont, garnir de bandes de  
« fer, crampons qui seront posez et enclavez dans chacune des  
« pierres et celles avec plomb fondu; aux pointes desquelles trois  
« piles devant et derrière y sera posé de grosses pierres du  
« dit champ Rotard qui seront faictes en pointes, garnies de  
« bandes et crampons de fer, comme dict est.....

2<sup>o</sup> au sieur Louis Vatard, maître charpentier :

« Faire trois bastardieaux tout à l'entour des pillés tant des-  
« sus que dessoubz, affin de les entourer pour destourner liaux,  
« (sic), pour faire commodément la massonnerie...., plus,  
« faire une platte forme au-dessoubz dudict pont avec poutres....  
« plus faire ung moulin en forme d'angin pour bagager et ti-  
« rer liaux, autour des pilliers ou pillés des dictes trois ar-  
« ches, pour rendre le gravier à sec et estancher liaux le plus  
« que faire on pourra, à cette fin que les ouvriers et massons y

« puissent commodément travailler pour poser les pierres et  
 « mortiers à sec.... plus avoir une barque suffisante avec un  
 « bachot pour passer les personnes et mathériaux.... plus faire  
 « les échaffaulx pour maintenir les ouvriers affin d'effectuer,  
 « d'accomplir et parfaire les dictes besougnés.... plus faire ung  
 « pont de charpentier pour aller de bastardiaux à aultres... »

Il ressort des traités ci-dessus qu'en 1624 les projets se faisaient d'une manière très-sommaire et n'exigeaient pas d'études préliminaires; les conditions imposées sont généralement peu explicites et devaient laisser aux entrepreneurs une latitude énorme dont ils ont pu abuser en vue de leur intérêt personnel et au détriment de la bonne exécution des travaux. La surveillance, en outre, était confiée à des échevins qui pouvaient être de très-honnêtes citoyens et d'habiles commerçants, mais qui devaient s'entendre moins bien à diriger ou à contrôler des maçons et des charpentiers.

Au mois de mai 1625, on reconstruisit l'arche sur laquelle était élevé le pavillon de la porte de la ville. Ce travail, pendant lequel il fallut étayer la presque totalité de cette masse énorme, était fort délicat. Aussi voit-on intervenir pour la première fois les ingénieurs de la province, qui avaient rédigé pour son exécution un projet spécial.

Deux échevins furent préposés en outre à la surveillance de l'opération, qui entraîna une dépense de 6,360 livres (4).

De 1625 à 1650, au milieu des préoccupations résultant de disettes, d'invasions de la peste, de la guerre de trente ans et surtout à raison de l'épuisement de la caisse municipale, mise à sec par les nombreux passages de troupes, par les garnisons momentanées dont elle avait dû supporter les charges (2), l'entretien du pont fut probablement fort négligé. Aussi en 1649 (le 5 décembre), M. Boyrot, avocat et échevin, était-il envoyé à Paris avec l'accompagnement ordinaire de 40 feuilletes de

(4) Cette arche, qui était la première du pont, en est aujourd'hui déparée par le quai et se trouve enclavée par les maisons du café du pont et du bureau de l'octroi, auxquelles elle sert de cave. On l'a divisée par un mur de refend qui se trouve à peu près dans l'axe de la rue. Les voussours en pierre de taille sont parfaitement conservés.

(2) Il est possible que de cette époque date le proverbe : *A la foire d'Auzerre, pluie ou gens de guerre.*

**vin, pour solliciter, auprès du prince de Condé et des autres protecteurs de la ville, le rétablissement de l'octroi de 6 sols 3 deniers sur chaque muid de vin passant dessus et dessous le pont.**

Au commencement de 1650, la détresse de la ville était si grande, qu'on avait laissé tomber en ruines les ponts-levis que traversait chaque jour une grande partie des habitants. Il était impossible, disent les mémoires du temps, « d'y passer sans péril, y ayant même eu quelques chevaux blessés. » Le pavé du pont était aussi tellement ruiné, bien qu'on eût reconstruit trois arches de 1621 à 1626, que les voûtes étaient à découvert et menaçaient d'une chute imminente.

Une conclusion du corps municipal des 16 et 17 janvier 1650, porte que le pont avait besoin d'urgentes réparations; « y aiant des fosses en plusieurs lieux, qui causeront la chute des voûtes d'ycellui s'il n'y était promptement pourveu. »

Ces motifs déterminèrent les échevins à demander au lieutenant général du bailliage, main levée des oppositions mises sur les octrois par les créanciers de la ville, jusqu'à concurrence de la modique somme de 600 livres, indispensable pour réparer ce qui était le plus périliclitant, et il fut fait droit à leur requête (4).

De 1650 à 1682, il n'est plus question du pont dans les

(4) De 1635 à 1650, le chiffre de l'arriéré de la ville s'était élevé de 7,700 livres à 400,000. On vit, pendant cette période, de rares exemples de dévouement de la part des échevins, qui, pour satisfaire aux besoins qu'enfantaient les circonstances, contractaient des emprunts et s'obligeaient *personnellement* au remboursement. Entr'autres faits, nous citerons ce qui arriva dans les premiers jours de mars 1637, à M. Girardin, conseiller à la prévôté, ancien maire et échevin en exercice. Ce magistrat, s'étant rendu à Paris pour ses affaires, fut arrêté et emprisonné à la conciergerie du Palais, à la requête des premiers généraux, pour une somme de 9,500 livres qui leur était due par la ville. M. Girardin ne put revenir chez lui qu'après un mois de captivité. Le 9 novembre 1660, les magistrats nouvellement élus après la réhabilitation du prince de Condé dans le gouvernement de la province, reconnurent la nécessité de rechercher les moyens d'affranchir la ville de l'énorme dette qui pesait sur elle depuis plus d'un siècle et qui s'augmentant, chaque jour, montait déjà à 450,000 livres. A cet effet, ils rassemblèrent les habitants, et firent décider qu'il serait demandé au conseil l'autorisation d'asseoir sur chaque arpent de vigne trois livres par an, pendant tout le temps nécessaire pour arriver à un amortissement total, et de faire cotiser par le corps municipal, dans une juste

histoires d'Auxerre. Le 26 avril de cette année, MM. Fernier, maire, et Deschamps, gouverneur du fait commun, sont députés aux Etats convoqués à Dijon pour le 5 mai. Ils y obtiennent un décret depuis longtemps réclamé par la ville au sujet de l'entretien du pont habituellement assuré par elle et constituant une charge excessive qu'elle avait seule supportée jusque là.

Les Etats arrêterent enfin que les réparations considérables et urgentes que nécessitait l'état de ruine de ce pont « l'un des plus anciens du royaume, » ainsi que toutes celles à y faire à l'avenir, seraient payées au moyen d'une imposition assise moitié sur la province et moitié sur le comté (*Archives de la ville, case H, liasse 13, pièce 7*).

Depuis la majorité de Louis XIV, et par suite de la tranquillité intérieure dont jouissait le royaume, on avait tellement négligé l'entretien des fortifications, qu'en 1706 elles étaient fort délabrées et que leur rétablissement complet eût surpassé les facultés des habitants. Il fut donc arrêté en assemblée générale qu'on demanderait à l'intendant l'autorisation de détruire les lisses et les courtines, et de diminuer de beaucoup la hauteur des murs, en ne leur laissant que celle nécessaire pour se prémunir contre les brigands et les fraudeurs des droits d'entrée. Cette résolution fut approuvée par l'Intendant et exécutée.

Les fermiers du domaine avaient cru pouvoir s'emparer d'une partie des fortifications. Ils avaient mis en location les logis sur les portes et dans les tours sans y faire aucune réparation. Les habitants sollicitèrent, à la fin de 1730, la concession de ces portes et tours, à la charge par eux de les entretenir en bon état. Leur demande fut accueillie, et un arrêt du conseil du 5 décembre de la même année les autorisa en outre à démolir les corps-de-garde et autres ouvrages extérieurs.

Au printemps de 1721, en exécution de l'arrêt ci-dessus, le corps municipal fit détruire la bastille qui existait à l'extrémité du pont, du côté du faubourg, et supprima sans doute en même

proportion, les habitants n'ayant pas de vignes. En 1666, les comptes furent apurés par les soins du ministre Colbert et le déficit définitivement réglé à 367,538 livres 12 sols 9 deniers. On reconnut que les moyens de libération exigeaient 12 années.

**temps le pont-levis jeté sur l'avant-dernière arche et dont nous avons déjà parlé.**

Le pont d'Auxerre allait entrer dans une nouvelle phase et **devait bientôt perdre totalement le caractère d'architecture militaire qu'il avait gardé pendant plus de trois siècles.**

#### CHAPITRE IV.

##### § 1<sup>er</sup>. 1759-1815.

La moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle se passa sans amener, pour l'administration municipale, à l'endroit du pont, de nouvelles préoccupations. C'est en 1759 qu'on commença la construction du quai de la Tournelle, entreprise par un sieur Machureau. Les murs qui fermaient la ville de ce côté et contre lesquels venait frapper le courant déterminé par le pertuis, étaient alors déconsolidés et menacés d'une chute prochaine. Ils furent garantis par l'établissement du quai, mais la dépense fut énorme et atteignit **25,898 livres**, y compris les intérêts que la ville fut obligée de payer à l'entrepreneur. Elle ne parvint à se libérer, à son égard, qu'en 1774.

La construction du quai de la Tournelle n'était que le prélude **des grands travaux** qui devaient s'exécuter en 1775, 1776 et 1777, et qui eurent pour résultat de changer complètement l'aspect de la partie basse d'Auxerre.

Il régnait sur tout le front de la ville, depuis la tour de Bouras (promenade de l'Espéron) jusqu'à l'angle du nouvel Hôtel-Dieu, **une zone étroite et inégale, constamment infectée et salie par les résidus des tanneries et des amidonneries, encombrée par des dépôts de bois et sillonnée par des égouts.** C'était une plage que la rivière laissait à sec une partie de l'année, de sorte que les piétons et les voitures pouvaient au besoin passer sous la première arche du pont.

Il n'existait aucune communication du pont avec cette rive, **puisque les parapets joignaient la porte, qui tenait elle-même, sans solution de continuité, à l'enceinte fortifiée.**

Les murailles n'avaient pas reçu de réparations depuis 1621. **Elles avaient été réduites, en 1706, à une hauteur de 10 à 12 pieds, et, bien qu'elles fussent encore munies de leurs tourelles et de**

leurs portes, elles offraient l'image de la dégradation et de l'abandon. Nonobstant leur épaisseur considérable, elles surplombaient sur plusieurs points et menaçaient d'entraîner avec elles les mâtures qu'elles abritaient et qui servaient de refuge à quelques misérables. Ces derniers, pour ne pas être écrasés par la chute des fortifications, les repoussaient en dehors par des étançons appuyés sur les portions résistantes de leurs habitations. C'était une petite cour des miracles qui grouillait au milieu des immondices de la cité.

La place Saint-Nicolas, avec son lavoir et ses deux bassins, recevant les eaux de la source de Saint-Germain, rompait seule la triste uniformité du tableau.

Toutes ces ruines disparurent en 1775. C'est sur leurs fondations, et en partie avec les matériaux qu'elles procurèrent, qu'on établit la route et le terre-plain qui fut plus tard converti en promenade (1). Les tours et les portes furent démolies ; le bord de la rivière fut élargi et exhaussé de manière à se trouver à l'abri des crues et à se raccorder, au moyen de rampes praticables, avec le pavé du pont.

Les parapets furent supprimés jusqu'à l'aplomb de la deuxième pile et enfin la seconde arche fut complètement obstruée. Cette deuxième pile devint, par le fait, culée de la rive gauche et le débouché fut réduit de 12 à 10 arches.

C'est à cette même année 1775 que remonte l'établissement des murs en retour circulaires, qui rattachent au pont la rive exhaussée et forment de part et d'autre soutènement des remblais.

On reconstruisit en même temps, avec un certain luxe, la 3<sup>e</sup> arche, devenue la première depuis la modification de l'état ancien, et qui devait disparaître à son tour en 1835, comme nous le dirons bientôt.

Les travaux de terrassement seuls entraînèrent une dépense de 9,800 livres. Nous n'avons pas retrouvé la trace des sommes consacrées aux maçonneries.

En mars 1777 (2), les élus généraux des états de Bourgogne exposèrent à M. le contrôleur général des finances l'état de dégra-

(1) La promenade qui longe la rivière n'a été plantée qu'en 1818, par les soins de M. Leblanc, alors maire d'Auxerre.

(2) C'est à partir de cette année qu'il fut bien constaté que l'entre-

dation des parapets et du pavé presque impraticable aux voitures. Ils firent remarquer que le domaine du roi (Louis XVI) devait naturellement supporter les charges de l'entretien du pont sur lequel se percevait un droit de péage au profit de Sa Majesté (1).

Ces raisons furent trouvées concluantes, et M. de Pontagny, subdélégué de l'intendance, fut invité à produire un devis des travaux à faire pour remettre en état le pavé et les parapets.

Ce devis, dressé moyennant 60 l., par le sieur J.-B. Balette, architecte, le 5 avril 1777, estimait la dépense, savoir :

Pour le pavé à . . . . .	3,253 livres 11 sols.
Pour les parapets à . . . . .	4,887 8
Pour les bornes à . . . . .	268 8
Raccordement des arrière-becs	105 »
Total . . . . .	<u>8,514 livres 7sols.</u>

Ce chiffre pouvait être réduit à 7,440 livres 13 sols, si au lieu d'employer exclusivement de la pierre de taille au parapet, on se contentait de le construire en moëllon et de le couronner par un bahut.

Le devis fut approuvé le 27 avril 1777, et servit de base à une adjudication qui eut lieu, le 27 mai suivant, au rabais et à l'extinction des feux, après avoir été annoncée quatre fois à l'issue des messes paroissiales « de Saint-Eusèbe, Notre-Dame-la-Dhors, « Saint-Pierre-en-Vallée et Saint-Loup de cette ville. »

Le dernier feu s'éteignit sur la mise du sieur Cornu Louis, appareilleur demeurant à Dijon, et les travaux lui furent adjugés moyennant 8,355 livres. Il fut expressément stipulé dans le Cahier des charges que le parapet serait entièrement en pierre de taille provenant, savoir : des carrières de Mailly-la-Ville, pour la

l'entretien du pont était une charge du domaine du Roi, et que la ville, à son grand contentement, s'en trouva complètement exonérée.

(1) M. de Pontagny, dans sa lettre du 5 avril 1777 au contrôleur général des finances, s'exprime ainsi : « Il est certain que Sa Majesté perçoit un droit qu'on appelle le *pont-domaine*, sur les voitures qui passent sur ce pont; il est affermé à présent, par les régisseurs des domaines, 285 livres; les baux précédents avaient monté jusqu'à 500 livres. Il y a très-longtemps que cette espèce d'octroi se lève au profit du roi, mais on n'a aucune connaissance du titre de son établissement. » (Archives du département).



première assise, du franc banc de Molesmes pour la seconde, et des carrières de Coutarnoux, pour la troisième.

Pendant l'été de 1789, malgré les sombres nuages qui s'accumulaient à l'horizon politique et la triste situation des finances de l'Etat, on refit à neuf les revêtements des piles, et le parapet en entier, bien qu'il eut à peine 12 années d'existence. On chercha à dissimuler, autant que possible, les zig-zag qu'il décrivait ; mais, comme nous l'avons expliqué, cette disposition était commandée par la construction elle-même et n'avait jamais été subordonnée, nous le pensons du moins, à l'existence de la bastille assise sur la dixième arche. Tous ces travaux furent exécutés par un entrepreneur nommé Herlin et coûtèrent 28,700 livres.

La République et l'Empire passèrent sans qu'on eût à s'occuper du pont. Pendant la période de 25 années (de 1789 à 1814), il ne se produisit aucune circonstance de nature à modifier les conditions de cet ouvrage, si ce n'est toutefois la célèbre crue de 1801, qui menaça sérieusement son existence. Les eaux s'élevèrent à une hauteur qu'elles n'ont pas atteinte depuis, même lors de la crue de 1836, dont le niveau resta de 0<sup>m</sup> 40 environ inférieur à celui de 1801.

Quelques jours avant la chute de l'Empire, le 23 janvier 1814, le bruit se répand qu'on va mettre la ville en état de défense. On affirme que les deux généraux Bélaire et Vaux, qui se sont repliés sur Auxerre avec 600 hommes environ, joints au général de brigade Moreau, commandant le département, veulent faire couper le pont !... L'alarme est à son comble ; le peuple se rend en foule à l'hôtel-de-ville pour réclamer contre la mesure.

Cette démarche fut-elle uniquement motivée par l'attachement qu'inspirait un ouvrage d'art acheté au prix de tant de sacrifices ; ou bien doit-on l'attribuer au désir d'éviter une collision dont l'issue n'était pas regardée comme douteuse ? Le manuscrit que nous avons entre les mains n'en dit rien.

Toujours est-il que le pont ne fut pas coupé. On envoya six députés aux généraux qui rassurèrent les citoyens, en leur promettant qu'on n'opposerait de résistance à l'ennemi qu'autant qu'il se présenterait en trop petit nombre. On se contenta alors de barricader toutes les entrées de la ville au moyen de palissades

renforcées de voitures et de ce que l'on put ajouter pour augmenter l'encombrement. Le système de barricades en pavés n'était pas encore connu.

Au milieu de perplexités sans nombre, de paniques journalièrement renouvelées, on arrive au vendredi 11 février. Le temps, dit le chroniqueur à qui nous empruntons ces détails (1), était très-beau et même chaud ; vers les 11 heures on aperçoit sur les hauteurs d'Egriselles un gros de cavalerie et d'infanterie ennemies, fort d'environ 1,500 à 2,000 hommes, qui fait halte au-dessous de la Tuilerie et distribue des vedettes et des postes avancés dans les vignes qui avoisinent Auxerre et jusque sur la route.

Le général Moreau ordonne de sonner le tocsin et d'appeler tout le monde aux armes. Le corps municipal, qui regardait comme une folie la pensée de résister à des forces aussi supérieures, refuse d'obtempérer à l'invitation ; et, pendant qu'il délibère, 25 gendarmes arrivent à l'hôtel-de-ville pour l'arrêter.

Alors retentissent les sinistres volées du tocsin ; le rappel bat sur tous les points ; mais les citoyens s'abstiennent d'y répondre ; la gendarmerie seule et la garde départementale, formant environ 120 hommes, se rendent à la porte du pont.

Sur les deux heures, 2,000 Autrichiens arrivant de Joigny occupent les hauteurs de la grande côte et la ville est complètement cernée.

Un parlementaire se présente à la porte de Paris ; il est porteur d'une lettre du prince de Lichtenstein ainsi conçue : (2)

« Habitants d'Auxerre !

» Je me trouve devant votre ville avec les troupes impé-  
 » riales et royales sous mes ordres. Je ne puis croire que  
 » vous ayez conçu le projet insensé de vouloir faire une résis-  
 » tance inutile dans une ville dénuée de tous moyens de dé-  
 » fense, et que vous vouliez vous exposer, par là, aux ravages  
 » et aux malheurs inévitables d'une attaque à vive force et

(1) Archives du département.

(2) Cette lettre, que nous avons copiée aux archives de la préfecture, porte pour suscription : « Au maire, aux habitants de la ville d'Auxerre. »

» d'un bombardement, que je me trouverais obligé de faire  
» commencer sur-le-champ.

» Une opiniâtreté mal placée de votre part n'entraînera  
» que votre ruine. Si parmi vous il y a des têtes exaltées  
» remuantes, chassez-les.

» Ouvrez vos portes et recevez paisiblement et avec  
» confiance des troupes qui, animées par l'exemple de leur  
» souverain, ne combattent que pour donner la paix  
» à l'Europe, et dont le devoir le plus sacré a toujours été  
» de respecter et de protéger la propriété des individus.

» J'attends votre réponse dans une *demi-heure* ! J'espère  
» qu'elle sera dictée par la raison et par l'impérialité  
» des circonstances, et que vous m'épargnerez la dure  
» nécessité de vous forcer par les armes ; nécessité à laquelle  
» mon cœur répugne, car nous ne faisons pas la guerre aux  
» paisibles citoyens.

» Devant Auxerre, le 11 février 1814.

» Le lieutenant-général,

» Prince MAURICE DE LICHTENSTEIN. »

Des députés de la municipalité se rendent à l'instant à  
la porte de Paris où ils trouvent le prince à la tête de  
ses troupes ; ils font acte de soumission et l'armée ennemie,  
forte de 3 à 4,000 hommes (et non de 15,000, comme l'ont avancé  
des historiens), composée de Hongrois, d'Autrichiens et  
de Bohémiens, entre en ville par les portes de Paris, du Temple  
et du Pont.

C'est sur ce point seulement qu'on essaya de résister, et  
nous nous sommes laissé entraîner un peu en dehors de notre  
sujet, c'était uniquement pour rappeler que le pont avait été  
le dernier rempart des défenseurs de l'Empire en 1814 (1).

(1) Nous retrouvons encore, dans les archives du département, annexé à la lettre précitée du prince de Lichtenstein, un rapport du capitaine Laurent, commandant la compagnie de la garde départementale qu'on ne lira peut-être pas sans intérêt. Cette pièce était adressée à M. le baron de Fermont, alors préfet du département.

« Monsieur le baron,

» Vous m'avez témoigné le désir d'avoir la relation de ce qui s'est  
» passé lors de la première invasion d'Auxerre par les troupes étrangères.

Deux mois plus tard, ses voutes s'ébranlaient sous les pas de 25,000 Autrichiens, conduits par le général baron d'Ulm,

» Voici le détail exact de la conduite de la compagnie dans cette circonstance. Le 11 février 1814, vers les une heure après-midi, M. le général Moreau, commandant le département, me donna l'ordre de retirer tous les postes occupés par sa compagnie, soit à la porte de Paris, soit dans l'intérieur de la ville, pour réunir les forces et les porter hors du pont.

» Je fis sur-le-champ des dispositions pour exécuter ce mouvement. Mais le poste de la rue de Paris, fort de 35 hommes, et celui de la porte du Temple, où il y en avait 7, ne purent pas être retirés.

» Les éclaireurs avaient déjà coupé les communications ; nos ordonnances ne purent plus correspondre avec les postes.

» Je restais hors du pont avec 39 hommes seulement, ayant avec moi M. le capitaine Mézille et les officiers de recrutement. Mais bientôt il fallut abandonner ce poste qu'un aussi petit nombre d'hommes ne pouvait défendre contre une colonne entière de cavalerie et d'infanterie. L'aide-de-camp de M. le général vint m'ordonner de me retirer et de me porter sur le chemin de Vaux par la prairie. Mais à peine y arrivai-je, que la gendarmerie qui était au bout de la promenade du pont, ayant à sa tête le général Moreau, passa devant la compagnie au galop. Elle était chargée par deux escadrons de dragons ennemis, qui furent arrêtés et culbutés par le feu que je fis faire. La gendarmerie continua sa route en toute hâte ; le combat devint en un instant très-vif et très-meurtrier. Je donnai à M. le capitaine Mézille le commandement d'une escouade pour se porter en avant et soutenir notre retraite ; il exécuta ce mouvement avec le sang-froid qui le caractérise ; il arrêta et culbuta un escadron qui se présentait devant lui, débouchant du faubourg Saint-Julien pour nous envelopper.

» Cependant, il ne fut plus possible de songer à la retraite par colonne ; nous étions environnés de toutes parts par huit escadrons et trois compagnies d'infanterie ; il fallut combattre en tirailleurs. Nous avons tenu le champ de bataille pendant deux heures et demie ; la compagnie s'est distinguée, je pourrais même dire qu'elle s'est illustrée. Elle a mis hors de combat un nombre considérable d'hommes et de chevaux, mais enfin il a fallu succomber. La résistance qui s'était soutenue si courageusement, était devenue impossible et inutile ; nous fûmes tous faits prisonniers de guerre, après avoir été tous plus ou moins blessés à coups de sabre. Nous n'avons perdu qu'un seul soldat de la compagnie, un sergent du 7<sup>e</sup> régiment d'infanterie légère, et un caporal du 30<sup>e</sup> régiment de ligne qui se trouvaient en subsistance ; ils sont morts des suites de leurs blessures.

» Tel est, monsieur le Baron, le compte exact de ce qui s'est passé.

» Je crois que M. le général Moreau aura fait un rapport à ce sujet, mais je n'en désirerais pas moins que la conduite de votre compagnie qui, dans cette circonstance, a mérité et obtenu les éloges même de l'ennemi, soit mise par vous sous les yeux du gouvernement.

» J'ai l'honneur, etc.

» LAURENT, capitaine. »

« P.-S. M. Mézille a reçu un coup de sabre sur la tête, et M. Déglouse et moi, deux. »

gouverneur des départements de l'Aube, de l'Yonne et du Loiret! . .

Le pont reprit encore, en 1830, et pour un instant, sa *physionomie* militaire. Les baraques installées soit sur le *Lindar*, soit à la sortie, du côté du faubourg, furent converties en corps-de-garde. C'est sur la première que fut arboré le *drapeau* tricolore avant même qu'on ne connût le résultat des *trois* journées de juillet (4).

Quelque temps après la révolution, l'entrée du pont devenait le théâtre d'un *auto-da-fé* dont les barrières de l'octroi et les *registres* de la régie faisaient tous les frais. L'esprit de Paris avait légèrement déteint sur le Grand-Caire et sur le quartier *Saint-Père*.

## § 2. AVANT-DERNIÈRE PÉRIODE.

En janvier 1834, M. l'Ingénieur en chef du canal du *Nivernais* fit connaître, dans un rapport, que la position de ce canal sur la rive gauche de l'Yonne ne permettait pas de laisser, *sans* de grands inconvénients, la navigation passer sous la *quatrième* arche (dite arche marinière). Il démontra la nécessité de *reporter* le passage sous la première arche et de créer un chemin *de* hâlage au moyen duquel les bateaux continueraient leur route *de* sans *débiller*.

Le débillement au milieu d'une rivière souvent assez *forte*, avait déjà donné lieu à de nombreux et très-graves *accidents*, dont les chances s'augmentaient encore de la proximité du *per-*tuis qui n'est qu'à 70<sup>m</sup> en aval du pont.

Mais la réalisation de ces sages mesures rencontra une *sérieuse* difficulté. La première arche de gauche, reconstruite en 1775, n'avait que 5<sup>m</sup> 80 d'ouverture et 3<sup>m</sup> de hauteur entre la *clef* et le niveau de la tenue du canal. La largeur des bateaux étant de 5<sup>m</sup> 20, il ne restait pour le chemin de hâlage qu'une zone de 0<sup>m</sup> 60, complètement insuffisante pour le passage des chevaux ou des *hâleurs*, et d'ailleurs impraticable à raison du manque de hauteur sous l'intrados.

(4) Ces constructions, fort disgracieuses, qui semblent avoir été, dans le principe, destinées à loger les préposés chargés de la perception du péage sous les rois Louis XV et Louis XVI, disparurent vers 1832. Elles étaient occupées en dernier lieu par un ferrailleur et un maréchal. On démolit à la même époque, vers la baraque du faubourg, une niche, veuve depuis longtemps de la statue qu'elle avait abritée.

M. Boucher de la Rupelle fut donc amené à proposer la substitution de deux arches surbaissées de 44<sup>m</sup> 50 d'ouverture aux trois arches comprises entre la rive gauche et la pile du Linar (4).

Il obtenait ainsi pour la nouvelle arche marinière une hauteur sous clef de 3<sup>m</sup> 70, égale à celle qui existe sous les autres ponts du canal; et pour le chemin de halage une largeur de 2<sup>m</sup> 80, avec une hauteur moyenne de 2<sup>m</sup> 30 sous l'intrados.

L'ouverture adoptée pour les arches devant permettre ensuite, si plus tard on se décidait à reconstruire le pont dans un style analogue, de profiter de la fondation de plusieurs des piles existantes.

Le projet, dressé sur ces bases, utilisait tous les murs de quai et les raccordements circulaires de 1775. Il complétait seulement les dispositions des abords, d'une part en établissant des rampes de halage et d'abreuvement, de l'autre en prolongeant les murs de soutènement à l'amont et à l'aval au-delà des pilastres ou corps carrés sous lesquels viennent déboucher les égouts. Une forte assise en pierre de taille et des bornes reliées par une lisse en fer devaient couronner ces nouvelles constructions.

On prévoyait en outre l'établissement d'un pont de service en charpente à 40 mètres en amont du vieux pont; la dépense totale était évaluée à 70.000 fr.

L'approbation du Directeur général des ponts et chaussées (alors M. Legrand), de juillet 1834, sanctionna les propositions des ingénieurs et l'adjudication fut tranchée au profit du sieur Lenoir, entrepreneur, demeurant à Clamecy.

Les travaux, activement conduits en 1835, étaient presque achevés, et le décentrement des arches devait s'affectuer prochainement, quand, après vingt jours de pluies non interrompues, arriva la crue exceptionnelle des 5 et 6 mai 1836.

Le niveau de l'Yonne s'élevait avec une si effrayante rapidité,

(4) C'est par suite de cette dernière substitution que le pont, composé de 12 arches dans le principe, se trouve aujourd'hui réduit à 9. La démolition de 1835 n'a amené la découverte d'aucun document historique (médaillon ou autres); on a seulement trouvé, dans les maçonneries de l'arche reconstruite en 1775, quelques monnaies d'argent de l'époque.

qu'on jugea prudent de faire disparaître tout ce qui pouvait restreindre le débouché du pont sous les nouvelles arches. On parvint, non sans peine, à chasser les coins de glissement placés sous les fermes des cintres et à obtenir ainsi leur séparation des maçonneries, en laissant aux eaux le soin de faire le reste et d'entraîner tout le système.

C'est ce qui arriva en effet le 6 mai, entre 4 et 5 heures du soir.

Non seulement les cintres furent emportés, mais encore le pont de service lui-même, dont le tablier, fixé sur les palées au moyen de simples chevillettes, ne put résister à l'énorme pression de bas en haut qu'il eut à supporter au moment où les eaux atteignirent la face inférieure des travées.

Ce pont, de 95 mètres de longueur sur 5<sup>m</sup> 50 de largeur, fut soulevé d'un seul coup. Au moment où l'on s'attendait à le voir se briser contre la tête d'amont, en donnant aux voûtes une terrible secousse, le courant lui fit décrire un immense arc de cercle, et par un hasard providentiel, il enfla l'arche marinière ancienne et vint passer comme un train colossal entre les berges du pertuis.

On vit pendant quelque temps les cintres surnager comme les membrures d'un vaisseau naufragé, puis s'arrêter en partie dans les plantations de l'*Ile d'Amour*. Tout le reste suivit le courant et fut emporté jusqu'à Bassou, où l'on retrouve encore aujourd'hui des débris du désastre de 1836.

Une partie de la population, descendue sur les quais, suivait avec une certaine anxiété les péripéties de ce drame. Bien des hommes sérieux, jetant un mélancolique regard sur la plaine inondée, calculaient mentalement les funestes conséquences de la crue.

Ils songeaient à toutes ces espérances détruites, à ces récoltes perdues sans retour, à la misère enfin qui allait s'asseoir au foyer de tant de chaumières!.. et leur front, courbé sous le poids de ces amères pensées, semblait s'incliner devant la majesté de l'indomptable élément.

## CHAPITRE V.

DERNIÈRE PHASE: 1838-1857.

En construisant les arches dont nous venons de parler, on s'était préoccupé que des besoins de la navigation.

Aussi le 42 décembre 1838, une pétition, revêtue de nombreuses signatures, et appuyée par M. le maire Raveneau-Serizier, était-elle adressée à M. le Vicomte de Bondy, alors préfet de l'Yonne; on y rappelait un accident récent encore et dont le pont venait d'être le théâtre: « un pauvre vieillard avait été renversé par la malle-poste venant de Lyon, et avait eu la cuisse et l'épaule cassées sous les roues de la voiture. »

Déjà, peu de temps auparavant, un semblable malheur était arrivé au même endroit.

Les habitants du quartier regardaient comme un devoir d'appeler l'attention de l'administration sur l'insuffisance de la largeur du pont, sur la disposition vicieuse de sa chaussée et la rapidité de ses rampes. Ils sollicitaient avec instance l'établissement de trottoirs, en faisant remarquer l'importance de la circulation sur un ouvrage qui dessert 3 routes royales et 2 routes départementales (1).

Cette pétition fut communiquée aux Ingénieurs du service ordinaire, avec prière de préparer un projet de *reconstruction* du pont.

C'était peut-être demander un peu trop. Une reconstruction totale dans les conditions de largeur regardées comme nécessaires, imposait à l'Etat un sacrifice d'au moins 250,000 fr.

Or, à cette époque le budget des travaux publics était sur le point de devenir fort lourd; des rectifications de routes royales allaient être entreprises sur toute la surface du pays, et le département de l'Yonne devait recevoir une large part dans le crédit de 77,500,000 fr. voté par la loi de 1845.

Les rectifications partielles des routes n° 5, dans la traversée et aux abords de Saint-Florentin, n° 6, entre Auxerre et Avallon, et n° 77 entre Auxerre et Montigny, étaient approuvées en principe et leur exécution était prochaine (2).

(1) Le pont est en effet commun aux routes impériales n° 6, de Paris à Chambéry, 65, de Neufchâteau à Bonny-sur-Loire, 77, de Nevers à Sedan, et aux routes départementales, n° 4, d'Auxerre à Nogent-sur-Seine, et 9, d'Aisy à Montargis.

(2) Ces diverses rectifications ont coûté près d'un million et demi. Elles comprennent (notamment la route n° 6) de nombreux et importants ouvrages d'art, tels que le grand mur de soutènement de la Côte-de-Bertry, près Vermanton, le pont de Voutenay, les ponts d'Arcy-sur-Cure, le tunnel de Saint-Moré, etc.



De nouvelles instances faites dans ces circonstances n'avaient pas chance d'aboutir. Les chefs de service l'avaient bien pensé, aussi les choses restèrent-elles pendant 10 ans dans le statu-quo. Seulement, en rédigeant la statistique des routes royales au 1<sup>er</sup> janvier 1844, M. l'Ingénieur en chef du département y comprenait la restauration du pont d'Auxerre et de ses abords, pour une somme de 250,000 fr.

Au moment où s'achevaient les grands travaux indiqués ci-dessus, le Conseil général, dans sa session de 1849, revient sur la question d'élargissement du pont. L'embranchement sur le chemin de Lyon, dont on s'occupait très-activement, donnait à ce travail un nouveau caractère d'opportunité.

Divers projets furent alors étudiés, à la fin de 1849, non pas pour une reconstruction, on ne pouvait y songer sérieusement, mais pour des systèmes différents de restauration.

L'un prévoyait une restauration pure et simple, c'est-à-dire la conservation intégrale de l'état de choses ancien, au moyen de rejointoiements, rocaillages, reprises de parements en ciment de Vassy, et bétonnages sous les piles affouillées (1).

On accompagnait ce travail d'une chape sur les extrados et d'un remaniement des parapets. On rétablissait la chaussée pavée en diminuant ses inclinaisons et en la dotant de trottoirs; la dépense était évaluée à . . . . . 60,000 f.

Le second projet consacrait un système mixte de restauration avec modifications. Il conservait les voûtes et les piles seulement, mais il supprimait les massifs triangulaires et carrés des avant et arrière-becs, et les remplaçait par des demi-cylindres couronnés de chaperons coniques semblables en tout à ceux qui terminent la pile des arches neuves. Les parapets et la chaussée étaient enfin régularisés comme dans le premier projet. Le montant du détail estimatif était de ci. . . . . 64,000 f.

(1) Les sondages, qui viennent d'être opérés, constatent que les piles étaient dans un état déplorable. La fermeture d'une seule excavation, sous la 7<sup>e</sup> arche, a exigé l'emploi de 12<sup>m</sup> 50 cubes de béton et de 8<sup>m</sup> cubes de maçonnerie. Les assises des piédroits étaient complètement disloquées, et sous plusieurs arches elles étaient même séparées des sommiers et des massifs intérieurs formant monolithes. On avait dû, sur une infinité de points, relier les pierres par des agrafes ou crampons de fer; sans cette précaution, elles auraient été entraînées par les eaux, comme cela avait eu lieu plusieurs fois dans le passé.

Ces deux études avaient pour but de remédier à l'état de délabrement du pont et d'assurer sa durée, mais elles ne réalisaient, ni l'une ni l'autre, une amélioration notable dans la viabilité. Le fâcheux aspect présenté en plan n'était point dissimulé, et la largeur de la chaussée fixée à 5<sup>m</sup> 50 entre trottoirs était insuffisante.

On faisait d'ailleurs disparaître complètement le caractère de l'ancien monument, au point de vue archéologique, et on venait justifier les anathèmes fulminés par M. de Caumont contre les « *Ingenieurs des Ponts et Chaussées qui ont déclaré la guerre la plus acharnée à ces beaux restes du XIII<sup>e</sup> siècle, et qui veulent à tout prix substituer à ces monuments indestructibles des ponts à piles mesquines et sans élégance* » (1).

Un troisième projet fut étudié en juillet 1853, pour répondre au vœu exprimé par le Conseil général dans sa session de 1852.

Les deux arches construites en 1835, du côté de la ville et pour le service du canal du Nivernais, servaient de point de départ. On prolongeait leurs plans de tête jusqu'à la rive droite pour obtenir un parallélisme parfait, mais il fallait alors recouper la tête d'amont et faire avancer celle d'aval sur le lit de la rivière. On démolissait en outre les deux dernières arches, pour les remplacer par une seule (2), et enfin, on ne pouvait atteindre une largeur de voie de 6 mètres entre trottoirs de 4<sup>m</sup> 43, qu'en réduisant l'épaisseur des parapets qu'il fallait ensuite placer en encorbellement sur la plinthe. Ces dispositions entraînaient une dépense de ci . . . . . 90,000 f.

Cette troisième étude ne parut pas devoir suffire aux exigences de la circulation près d'une tête de chemin de fer. L'administration supérieure demanda qu'on fit une plus large part,

(1) Abécédaire archéologique (architecture civile et militaire) page 144. M. Hernoux a eu soin, avant qu'on commençât les démolitions, et pour conserver intact le souvenir du vieux pont, de faire photographier les vues des têtes d'amont et d'aval. Ces photographies ont été exécutées avec un plein succès par MM. de Vathaire et Dujardin, qui doivent renouveler la même opération après l'achèvement des travaux de restauration.

(2) On supposait alors la construction d'un port à Auxerre et on réservait la possibilité d'établir un chemin de halage parallèlement à la rive droite.

à l'affluence des voitures publiques de grande dimension, et en même temps qu'on se préoccupât davantage de la sécurité des piétons.

Un 4<sup>e</sup> et un 5<sup>e</sup> projets furent dressés en août 1853 et en mars 1854. Ils reproduisaient pour la tête d'amont et pour l'arche extrême les éléments de la 3<sup>e</sup> étude, mais au moyen du prolongement des voûtes à l'aval, sur une largeur variant de 2 à 3 mètres, ils établissaient une voie de 7 mètres de largeur entre trottoirs de 2 mètres.

La dépense était évaluée à 140,000 fr. ; elle équivalait presque à celle d'une *reconstruction économique*.

Une décision ministérielle du 18 avril 1854 approuva définitivement le dernier projet présenté, mais recommanda formellement de ne procéder à l'adjudication des travaux qu'après l'ouverture d'un crédit.

1854, 1855 et 1856 se passent sans qu'on parvienne à obtenir une allocation. Les demandes pressantes renouvelées chaque année restaient invariablement sans réponse.

Il devenait de plus en plus évident que le seul obstacle à l'exécution d'un travail, dont l'utilité était incontestablement démontrée, résidait dans l'élévation de la dépense et peut-être aussi dans la crainte de voir anéantir l'un de nos plus curieux ouvrages d'art, sous un revêtement moderne n'ayant aucune analogie avec l'ancienne construction (1).

Cette circonstance était de nature à fixer l'attention de notre premier magistrat. Aussi, après avoir reçu de M. Hernoux (qui des promesses conditionnelles avaient été faites), l'assu-

(1) Les ponts anciens disparaissaient chaque jour, et, depuis 30 ans on en a beaucoup détruit d'extrêmement intéressants. Quelques-uns, notamment ceux de Tours et de Montbazou, sur l'Indre, offraient comme celui d'Auxerre, une longue série d'arches à plein cintre de diamètres inégaux, qui s'élevaient vers le centre et s'abaissaient vers les rives. Quand les rivières étaient un peu larges, les ponts s'appuyaient sur une ou plusieurs îles qui divisaient le courant en plusieurs bras. Les Romains avaient suivi la même pratique et l'on ne faisait, au moyen âge, qu'imiter leurs procédés. Le pont de Pont-sur-Yonne, bâti en 1175, sous l'archevêque Hugo de Toucy, est un exemple de ce que nous avançons. Ce pont est sans contredit un des plus anciens du département et son étude offrirait le plus grand intérêt. Une charte de 1214, donnée par Philippe-Auguste, permettait de bâtir deux moulins sous les arches qui existent encore aujourd'hui.

rance qu'on pouvait, sans dépasser le chiffre de 65,000 fr., obtenir l'amélioration tant désirée, en procédant avec moins de luxe et d'une manière moins radicale, M. le préfet Boittelle se résolut-il à de nouvelles tentatives. près de l'administration supérieure.

Il présenta la question sous ce nouveau point de vue, et ses démarches furent bientôt couronnées d'un plein succès. Dès le mois de décembre 1856, et avant la répartition générale des fonds de deuxième section, il recevait l'avis d'une faveur toute exceptionnelle; on lui notifiait sur les ressources de 1857 l'ouverture d'un crédit de 30,000 francs, destiné à commencer les travaux de *restauration et d'élargissement du pont d'Auxerre*. M. Boittelle inaugurait ainsi son administration par un bienfait pour les habitants du chef-lieu.

C'est alors que M. l'ingénieur en chef Hernoux, résumant les diverses études, et réalisant la promesse qu'il avait faite, soit à M. le Préfet directement, soit à l'administration dans ses propositions de budget, rédigea un sixième projet conçu dans des conditions *réellement économiques*.

Il arriva, tout en restant dans les termes du programme, et en tenant un compte sérieux des recommandations de la Société des Sciences historiques de l'Yonne (1), à une estimation de 60,000 francs, réduite par l'adjudication au chiffre de 54,024 fr. 90 centimes (2).

Ce projet, transmis à M. le ministre des travaux publics à la fin de mars dernier, était approuvé *sans modifications* par décision du 11 mai suivant; c'est celui qu'on exécute aujourd'hui.

Les travaux, commencés depuis le 9 juin, peuvent déjà donner une idée des principales dispositions adoptées; nous les indiquerons d'une manière aussi succincte que possible.

(1) Cette société, dans sa séance du 3 février 1856, et sous la présidence du regrettable M. le baron Chaillou des Barres, prit une délibération par laquelle elle « recommandait tout spécialement la conservation du pont à M. l'ingénieur en chef Hernoux. Les monuments de ce genre du XIII<sup>e</sup> siècle, y est-il dit, sont très-rares maintenant, et on doit faire tous ses efforts pour conserver les derniers ouvrages des Frères Pontifes. »

(2) Les travaux ont été adjugés au sieur Fluquet Martin, de Clamecy, le 25 mai dernier.

Une largeur nette de 44 mètres de voie, entre les faces intérieures des gardes-corps (soit 7 mètres pour la chaussée proprement dite et 4 mètres pour les deux trottoirs) sera obtenue au moyen d'élargissements répartis à l'amont et à l'aval, de manière à rétablir un parallélisme complet entre les plans des têtes.

De légers arceaux en maçonnerie de briques doubles et ciment convenablement reliés aux anciens tympans, viennent s'archouter à l'amont sur les avant-becs, et à l'aval sur les arrière-becs. Ils permettront d'atteindre le résultat désiré, tout en conservant en très-grande partie la physionomie de l'ancien pont, et en assurant avec la rive droite des raccordements courbes symétriques à ceux de la rive gauche.

Les avant-becs sont simplement modifiés en ce qui concerne le rayon des parties cylindriques verticales qui les terminent et la hauteur des chaperons dont les assises, au lieu d'être lisses, seront élégamment imbriquées.

Les arrière-becs, bien qu'on ménage autant que possible leur caractère primitif, sont un peu plus profondément atteints. Les massifs rectangulaires qui forment leur partie inférieure, et dont les saillies sur le plan de l'ancienne tête vont en croissant de la rive droite au Lindar, seront dérasés suivant une horizontale passant à 2<sup>m</sup> 40 au-dessus de l'étiage. Leurs parements, aujourd'hui en ruine, seront entièrement reconstruits en moellons de fort appareil avec chaînes d'angle.

Sur les massifs dérasés et dans le plan de la nouvelle tête, on élèvera des piédroits en pierre de taille formant piles des arceaux en briques doubles.

Le raccordement des arrière-becs restaurés avec ces piédroits, s'effectuera au moyen de plans inclinés dont les revêtements seront imbriqués comme ceux des chaperons des avant-becs.

Il résultera de cette disposition que les tympans, au lieu d'être désagréablement masqués par d'énormes rampants seront complètement découverts. (4)

(4) Il est probable qu'on conservera en très-grande partie le massif sur lequel fut établi le Lindar en 1207; on abaissera seulement sa plate-forme au niveau des naissances des arceaux en briques. La statue d'une célé

**M. l'Ingénieur en chef Hernoux a le projet de faire placer dans ces tympans des écussons héraldiques variés, avec des millésimes se rapportant aux phases les plus mémorables de l'existence du pont.**

**C'est là, croyons-nous, une heureuse idée qui aurait pour effet de rompre la monotonie inséparable des grandes surfaces planes, et de perpétuer des souvenirs historiques qu'on serait si désireux de retrouver aujourd'hui sur les anciens monuments.**

**La plinthe ou cordon en pierre de taille reposant sur les arceaux en brique, sera surmontée d'un garde-corps en fonte évidée dont le dessin rappelle les galeries du XII<sup>e</sup> siècle et s'harmonisera ainsi avec les restes très-apparents de l'ancienne construction.**

**Les rampes, considérablement adoucies par un abaissement de 70 centimètres, obtenu sur le sommet de l'arche; maritime, deviendront faciles aux voitures les plus lourdes.**

**La chaussée, simplement macadamisée, sera accompagnée de caniveaux pavés et de larges trottoirs en asphalte de Seyssel, offrant désormais aux piétons le double avantage de la sécurité et de la commodité.**

**Les fondations des piles et des culées, si compromises par des affouillements, seront enfin consolidées au moyen de bétonnages, de reprises de parements et d'encrochements. Les têtes et les voûtes seront complètement restaurées par des rocaillages, des rejointoiements, des enduits et des appareils simulés qui, grâce aux merveilleuses propriétés du ciment de Vassy, affectent si bien l'apparence de la pierre bouchardée, que les yeux les plus exercés peuvent parfois s'y tromper.**

**Une chape générale en bitume recouvrira en outre l'extrados des voûtes qui seront ainsi préservées de toute infiltration. Les eaux absorbées par la chaussée et arrêtées par la couche de bitume s'écouleront par des gargouilles ménagées à cet effet dans les reins de chaque arche.**

**Tel est en substance l'ensemble des travaux compris au projet approuvé.**

**brité auxerroise quelconque. Celle de Fourier, par exemple, pourrait y trouver une place plus convenable que celle qu'elle occupe au jardin des Plantes.**

Le système des voûtes accolées à d'anciennes maçonneries, pour obtenir une augmentation de voie, n'est pas une innovation. Le pont d'Alby, construit au XI<sup>e</sup> siècle, a été élargi, de 1818 à 1820, par des procédés entièrement analogues à ceux qui s'appliquent aujourd'hui sous nos yeux.

Ce moyen essentiellement économique de rendre aux ponts des XI<sup>e</sup>, XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, une largeur compatible avec la circulation exceptionnelle développée sur certains points par le voisinage des chemins de fer, permettrait à l'administration d'utiliser de très-anciens ouvrages d'art, au lieu de les démolir ou de leur faire subir des restaurations radicales.

Un acheminement dans cette voie serait aussi désirable pour les intérêts du trésor que pour ceux de l'archéologie, qui voit avec douleur les vestiges du *passé* disparaître chaque jour sous les envahissements du *présent*.

Les travaux de restauration et d'élargissement du pont d'Auxerre sont extrêmement complexes et constituent une des opérations les plus délicates et les plus intéressantes de l'art de bâtir. L'Ingénieur qui les dirige n'a pas pour mission pure et simple l'exécution d'un projet *définitivement* arrêté, susceptible de prescriptions absolues et modelé sur un type connu et expérimenté ; il doit ici, et à chaque instant, parer à des circonstances imprévues, vaincre des difficultés nouvelles, tout en restant dans les limites du crédit mis à sa disposition. C'est une lourde tâche, qui exige à la fois du goût, des soins minutieux et un grand esprit d'économie.

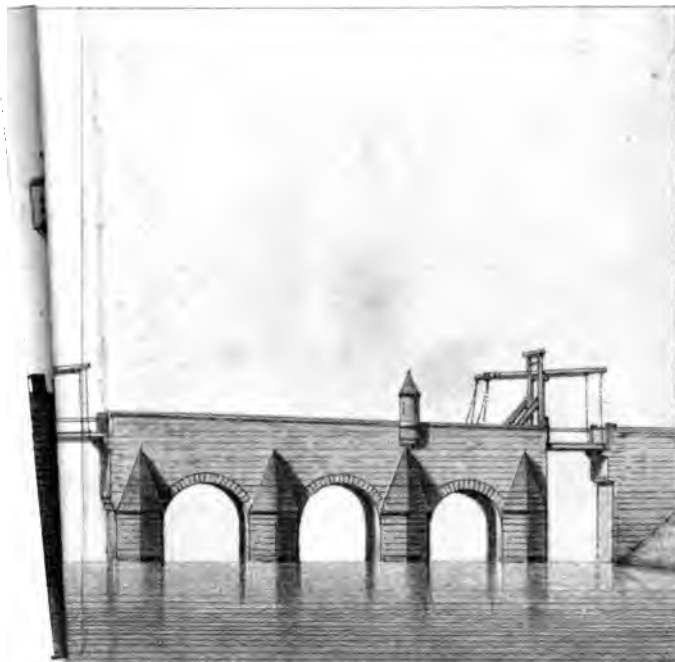
Grâce à l'activité déployée et aux allocations complémentaires qui viennent d'être accordées, Auxerre verra bientôt sortir de ses ruines le pont d'Agrippa, reconstruit par saint Louis, tant de fois restauré par ses échevins et qu'on peut regarder comme un des plus anciens monuments de notre histoire.

Cette palingénésie (qu'on nous passe l'expression) viendra s'ajouter à la liste déjà si remplie des œuvres utiles ordonnées par le souverain qui depuis six années préside si glorieusement aux destinées de la France.

Auxerre, juillet 1857.

L. DESMAISONS.





Le Pont d'Agues

△



Nota: Les figures marquées d'une astérisque \* sont semblables à celles qui existent sur les murs d'Agues-Mortes.

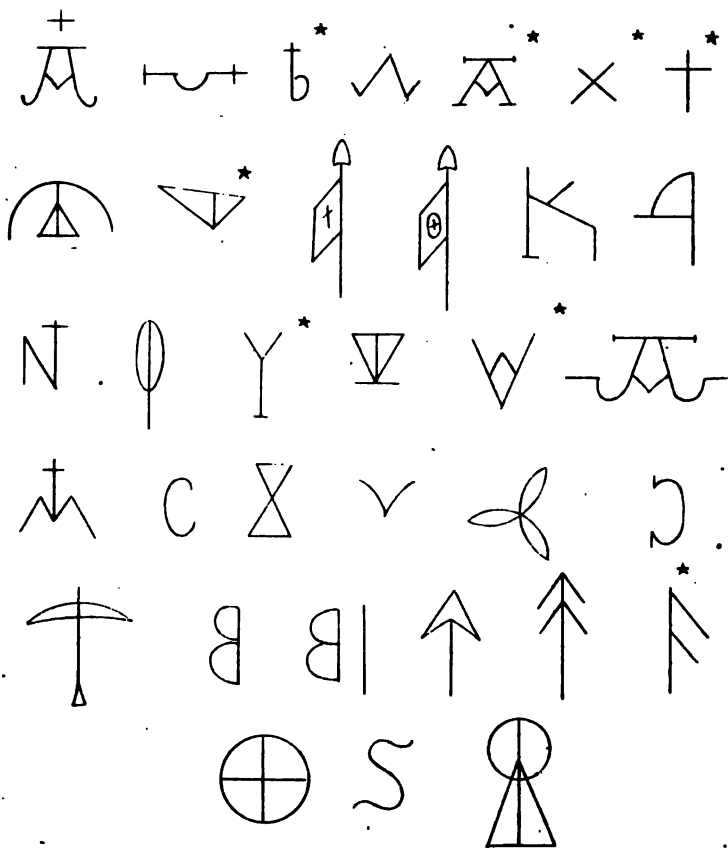
Lila renquet à Agues



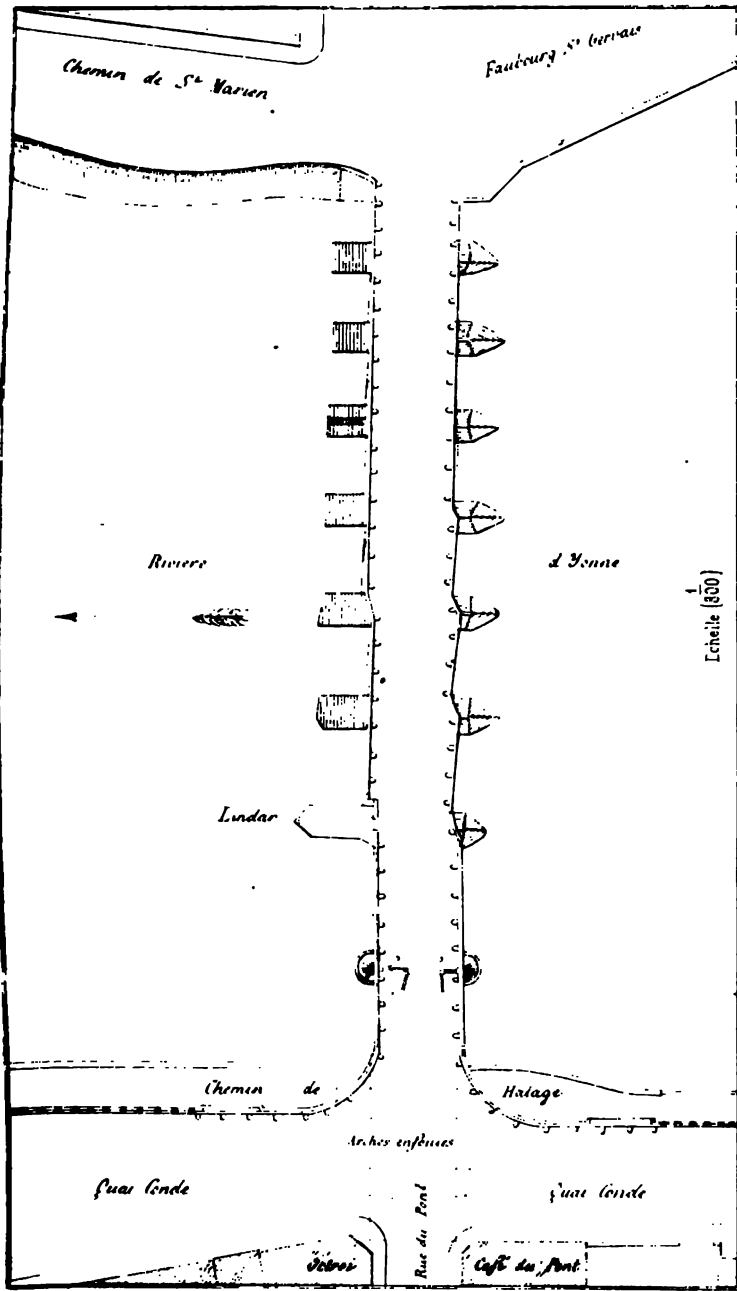
Monogrammes d'ouvriers tailleurs de pierre inscrits sur  
les vousoirs du Pont d'Asserre.

P.38.

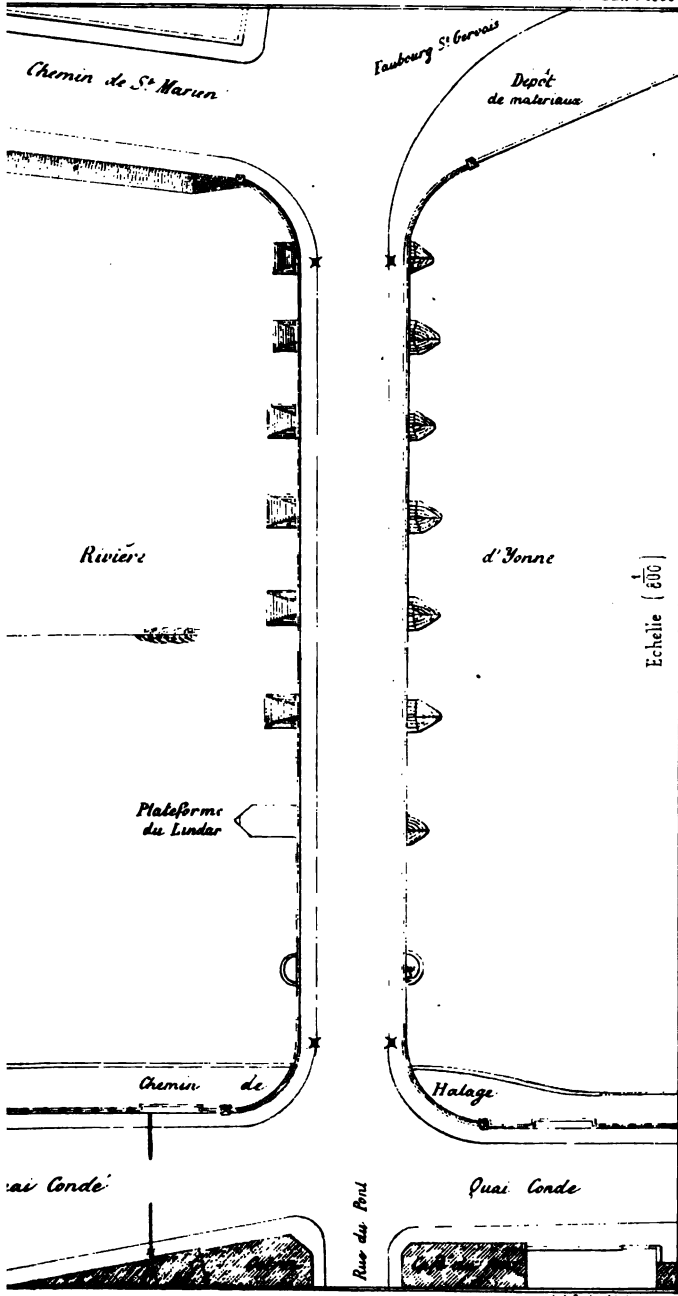
Annuaire 1858.



Nota: Les figures marquées d'une astérisque \* sont semblables à  
celles qui existent sur les murs d'Aigues-Mortes.



PONT D'AUXERRE  
Avant sa restauration



PONT D'AUXERRE  
Après sa restauration.