

# LE PONT SAINT-NICOLAS SUR LE LOIRET

## A SAINT-HILAIRE-SAINT-MESMIN

par Jean MESQUI

Long d'une dizaine de kilomètres à peine, le cours du Loiret n'en est pas moins traversé par quatre ponts desservant des cheminements divers, sans compter les multiples poncelots pittoresques liés aux moulins d'Olivet : d'est en ouest, on rencontre aujourd'hui successivement le pont, récent, de la déviation de la R.N. 20, puis le pont d'Olivet, sur l'ancien tracé de cette route, suivi par l'ouvrage tout neuf qui supporte l'autoroute A 10; après celui-ci, quelques vestiges subsistent de l'ancien pont du chemin de fer métrique et l'on trouve enfin le pont de l'ancienne R.N. 751, à Saint-Hilaire-Saint-Mesmin.

De ces quatre ponts, deux peuvent s'enorgueillir d'un passé chargé d'histoire, ceux d'Olivet et de Saint-Hilaire. Mais quel automobiliste s'aperçoit, en suivant la route de Tours à Orléans, qu'il franchit le Loiret à Saint-Hilaire sur un pont qui a non seulement une histoire, mais aussi de très beaux restes architecturaux remontant au Moyen Age ? Ce pont, appelé depuis un siècle Pont Saint-Nicolas, en raison de l'ancienne église qui le bordait en rive droite, mérite bien que l'on s'y attarde et que l'on retrace les péripéties de son existence.

## HISTOIRE DU PONT DE SAINT-MESMIN

### UN SITE DE TRAVERSEE ANTIQUE.

Pour relier les deux cités gallo-romaines qu'étaient Orléans et Tours, Genabum et Caesarodunum, deux chemins suivaient le cours de la Loire : le premier, sur la rive droite, passait à La Chapelle-Saint-Mesmin, Meung et Blois, alors que le second, vraisemblablement plus important, traversait la Loire au pont de Genabum, franchissait le Loiret en face de Saint-Hilaire et se dirigeait vers Cléry, Dry, Lailly, Muides et Blois (1). H. Sainjon avait identifié,

en 1862, les restes d'un pont ancien, sinon antique, de ce chemin : il s'agit du pont de l'Archet, sur le ruisseau de la Pie, à Saint-Hilaire, maintenant défiguré par les deux élargissements de 1861 - 1863 (2).

Cet itinéraire restera très longtemps l'axe principal des communications entre Orléans et Tours : il est ainsi désigné comme Grand chemin de Paris à Tours et en Bretagne dans la Guide des Chemins de 1553, et il faudra attendre des époques toutes proches pour que la prééminence soit donnée aux itinéraires de rive droite de Loire, Route Nationale comme Autoroute. A noter, d'ailleurs, que le maintien de l'itinéraire rive gauche supposait l'existence de trois ouvrages d'art importants, deux sur la Loire à Orléans et à Blois, où le Grand chemin médiéval repassait en rive droite, et un sur le Loiret à Saint-Hilaire, ce qui montre la répugnance qu'avaient nos ancêtres à l'encontre du plateau raviné de rive droite.

Quoi qu'il en soit, ce chemin reçut au Moyen Age un voisinage illustre : la légende veut que ce soit au Vème siècle que saint Maximin ou Mesmin ait fondé le monastère de Micy qui devint un centre d'évangélisation de la région. Si l'on sort de la légende, c'est en tout cas en 836 que le monastère reçut en partage la terre située entre Loire et Loiret, limitée par la "voie publique" (3). Plus tard, le monastère s'enrichit des patronages des paroisses de Saint-Hilaire et Saint-Pryvé, toujours subsistantes, et de celles de Saint-Nicolas et Saint-Pierre, maintenant disparues. Ainsi se composèrent les curieux noms de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin et Saint-Pryvé-Saint-Mesmin (4).

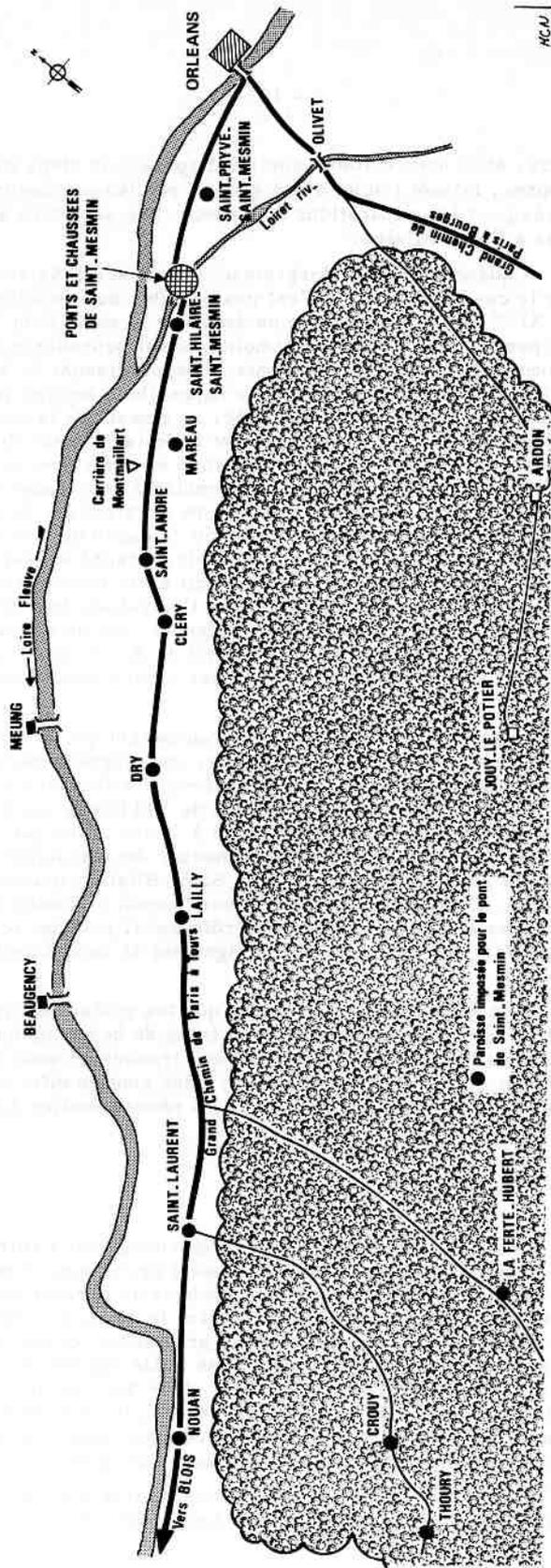
Y avait-il un pont sur le Loiret dès cette époque ? Nous n'avons pu en trouver mention; et pourtant l'importance du chemin est confirmée par la création d'une "maladrerie" en bordure de l'itinéraire, au sommet de la côte de Saint-Hilaire, dès le XII<sup>e</sup> siècle (5). Il faut attendre, en fait, l'extrême fin du XIV<sup>e</sup> siècle pour qu'enfin le pont entre dans l'histoire d'une façon concrète (6).

#### LE PONT ET LES CHAUSSEES DE SAINT-MESMIN.

1389 : le pont et les chaussées de Saint-Mesmin sont "en aventure de cheoir" et des maçons d'Orléans se déplacent pour dresser un devis des réparations à y effectuer. Ainsi l'ouvrage fait-il son apparition dans l'histoire, par une série de comptes, s'étendant de 1389 à 1410, décrivant les travaux effectués au "pont et chaussées" (7). Ce vocable désignait alors la totalité de l'ouvrage routier franchissant la dépression du Loiret, formé, du sud au nord, par le pont sur le Loiret, la "chaussée", remblai en élévation entre le Loiret et le ruisseau de la Pie, l' "Archet", franchissant le ruisseau de la Pie.

Ces comptes de 1389-1410 ne nous révèlent pas, bien sûr, qui fut le constructeur de l'ouvrage, ni à quelle époque ce dernier fut fondé; néanmoins, ils fournissent quelques indications intéressantes sur son statut à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. En effet, nous apprenons que le pont et les chaussées étaient alors à la charge de la communauté des habitants de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin; pour subvenir aux réparations importantes qui étaient nécessaires, le roi leur accorda de percevoir une "barre", péage provisoire, à l'entrée de l'ouvrage, à condition que les habitants de Saint-Hilaire élisent tous les trois ans deux "maîtres gouverneurs et proviseurs" chargés d'employer les sommes perçues et de tenir des comptes de cet emploi.

Ce type d'organisation était purement et simplement calqué sur celle qui existait pour le pont d'Orléans à l'époque : ici aussi, la ville élisait des "gouverneurs et proviseurs" chargés de rendre compte tous les trois ans de l'emploi des sommes qu'ils percevaient (8). La seule différence résidait dans le fait que le "Pont" d'Orléans, doté d'un hospice sur l'île située en ri-



Plan de situation des paroisses imposées pour la réparation du pont en 1391.

vière de Loire, était une véritable société disposant de biens meubles et immeubles propres, faisant l'objet d'une gestion par les proviseurs, les revenus étant employés pour les réparations courantes. Une structure aussi évoluée n'existait pas à Saint-Hilaire.

A quand remontait l'organisation présente à Saint-Hilaire ? Si l'on examine le cas d'Orléans, il n'est pas possible de remonter plus haut que le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle pour mettre en évidence la société du "pont et de l'hôpital" gérée par les proviseurs ; néanmoins, il est probable qu'elle était plus ancienne, comme les "oeuvres" des ponts qui apparaissent au XIII<sup>e</sup> siècle dans le sud de la France (9). Il n'est pas impossible, encore que ce soit là pure hypothèse, que d'emblée l'on ait créé, au moment de la construction du pont, cette personne morale dite "le pont et l'hôpital", dotée de biens et de moyens propres pour mener à bien l'édification et l'entretien de l'ouvrage. Par contre, cela est beaucoup moins vraisemblable pour Saint-Hilaire-Saint-Mesmin où, nous l'avons vu, les proviseurs ne géraient que le revenu d'une "droit de barre" spécifiquement instauré pour la cause de l'entretien, sans qu'il y ait le moindre bien, meuble ou immeuble, attaché au pont. Selon toute probabilité, la structure existant en 1389 était alors toute récente à Saint-Hilaire; on peut penser que, préalablement, l'entretien, tout en étant à la charge des habitants du lieu, appartenait à leur seigneur, roi de France ou duc d'Orléans. Celui-ci, à partir de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, délégua la maîtrise d'ouvrage aux habitants eux-mêmes, par un processus extrêmement fréquent à partir des années 1350.

Quoi qu'il en soit, il apparut rapidement que le droit de barrage ne rapportait que des sommes très modiques, une vingtaine de livres par an, alors que l'on estimait les travaux à entreprendre à cinq ou six cents livres. Vers 1391, le roi ordonna donc l'imposition de 300 livres sur douze paroisses, toutes riveraines du Grand chemin de Paris à Tours. Bien que l'on ne connaisse pas le montant des impositions de chacune des paroisses, il est vraisemblable que la plus touchée fut celle de Saint-Hilaire, qui contribua pour 150 à 200 livres. Enfin, à ces revenus divers venait s'ajouter une autre source, plus marginale mais très significative du rôle moral joué par le pont au Moyen Âge : les legs faits par héritage, qui atteignirent 32 sous 8 deniers entre 1392 et 1395 (10).

Tout était donc en place pour que les restaurations nécessaires se déroulent au mieux; et pourtant, il s'en fallut de beaucoup que les sommes disponibles soient intégralement affectées aux travaux à cause de longues procédures qu'il est intéressant de démonter : elles sont en effet fort instructives pour la compréhension de la décomposition du réseau routier à l'époque.

#### UNE LONGUE SUITE DE PROCES.

Pourtant, tout avait l'air de bien commencer : entre 1389 et 1392, alors que Jean Hersent et Jean Compain étaient proviseurs, l'on envoya des plongeurs repêcher 35 pierres de taille, tombées du parapet dans le Loiret; puis deux maçons jurés d'Orléans vinrent faire le devis des réparations (11). Sans doute celui-ci dépassa-t-il toutes les prévisions, ce qui obligea à recourir, comme nous l'avions dit plus haut, à une taille sur douze paroisses mitoyennes du chemin d'Orléans à Tours. En 1392, alors que Laurent de Varennes et Jean Jaquelin prenaient la fonction de proviseurs, les lettres royales étaient signées, l'impôt réparti sur les diverses paroisses; mais survint alors un événement extérieur qui allait bouleverser les trois années suivantes.

Charles VI venait, en effet, de donner à son frère Louis le duché d'Orléans, tout en se réservant certaines jouissances domaniales : une partie

des paroisses imposées se trouva donc du ressort du duc d'Orléans, le reste demeurant sous la férule royale. Quant aux lettres royales relatives à l'imposition, elles avaient été délivrées par le bailli d'Orléans, et demeuraient donc valides, sous réserve de confirmation, pour les seules paroisses relevant du bailli d'Orléans, donc du duché.

Aussitôt, les paroisses "exemptes" du duché s'opposèrent formellement à payer quoi que ce soit; et il ne fallut pas moins de trois ans aux proviseurs pour obtenir gain de cause. La procédure était relativement simple : il fallait obtenir de nouvelles lettres royales correspondant au nouvel état de fait, et entérinées par le bailli de Montargis, dont relevaient maintenant les paroisses exemptes. Cela fut obtenu assez rapidement, mais les paroisses concernées se firent tirer l'oreille et l'on plaida devant le bailli, à Montargis.

On s'imagine mal, de nos jours, l'importance d'une telle affaire, mais il suffit de lire les comptes conservés pour s'apercevoir que le proviseur Laurent de Varennes ne passa pas moins de 51 journées en deux ans à Montargis, ou sur le chemin d'Orléans à Montargis, l'affaire étant sans cesse reportée, faute de pièces justificatives, faute d'accords préalables, etc. L'ensemble des frais de ces procès fut de 36 livres, alors que le total des sommes affectées aux travaux, dans ces trois années (de 1392 à 1395), fut de 33 livres.

Enfin, un accord put être trouvé, à la fin du compte. Cela permit d'obtenir, à partir de 1396, des rentrées substantielles (12). Mais encore fallait-il compter avec les mauvais payeurs : en 1392-1395, les trois paroisses qui acceptaient de verser une participation à l'impôt ne fournirent, en moyenne, que 60 % de leur dû (13).

#### DES TRAVAUX, ENFIN.

En 1392, sans se douter des péripéties qui allaient survenir, les deux proviseurs lancèrent une adjudication pour les travaux à réaliser : des crieurs furent envoyés à Orléans, Jargeau, Meung, Beaugency pour inciter des maçons à faire leurs propositions. Le prix de base des enchères "au rabais" fut fixé à 400 francs, alors que le devis montait à 500 francs; bientôt, l'on trouva deux adjudicataires, Guillaume Laloue et Perrot Annot.

Malheureusement, il s'en fallut de beaucoup, nous l'avons vu, que les rentes de ces trois années permettent de tenir les engagements pris par les proviseurs : Guillaume Laloue commença bien à réaliser quelques menus travaux, amenant pierre et sablon pour réparer le pont, mais il dut faire appel au gouverneur du duché pour que les proviseurs le règlent de cette seule dépense, qui n'atteignait que 8 livres. Sablon et pierre restèrent donc en attente, et l'on se contenta d'égaliser les chaussées de l'ouvrage, en comblant les ornières par trop voyantes. Sur un total de dépenses réelles de 85 livres, la somme consacrée aux travaux fut de 33 livres seulement.

Grâce aux rentrées de 1395, on put enfin, sous le provisorat de Jean Baguenaust et Henry Quelin, réaliser des travaux effectifs : au total, 192 livres furent consacrées aux réparations les plus urgentes. Sans doute le marché passé en 1392 avec les deux maçons d'Orléans avait-il été rompu, car ce furent trois autres maçons, Jean Le Boeuf, Jean Billon et Pierre Rose, qui se chargèrent de divers travaux sur la seconde arche de rive gauche, de réparations des piles (14).

Dans les années qui suivirent, entre 1398 et 1410, on poursuivit ces travaux : entre 1398 et 1401, on acheta du chêne, des pavés, sans, malheureusement, que nous ayons plus amples renseignements sur leur emploi.

Les travaux s'arrêtèrent, semble-t-il, en 1410, puisque le dernier volume des comptes, daté de 1410, était constitué par l'ensemble des pièces justificatives des comptes des années précédentes.

#### L'ENTRETIEN DE L'OUVRAGE, DU XV<sup>e</sup> AU XIX<sup>e</sup> SIECLE.

Durant tout le reste du XV<sup>e</sup> siècle, le pont ne fit plus parler de lui. En 1610, l'administration royale y fit mener des travaux, ce qui prouve que le pont était désormais considéré comme appartenant à la voirie entretenue aux frais du Roi (15). En 1629 fut dressé un devis des oeuvres nécessaires à faire au "pont de bois" de Saint-Mesmin (16). Il ne faut pas en conclure, bien évidemment, que le pont entier était fait de bois : d'une façon vraisemblable, une ou plusieurs arches avaient fait place à des tabliers provisoires en bois, ce que confirme d'ailleurs l'étude architecturale.

Plus tard, en 1669, le Trésorier Général de France en la Généralité d'Orléans adjugea à un architecte d'Orléans bien connu, Théodore Le-fèvre, les réparations à faire au pont de Saint-Mesmin. Celles-ci ne devaient pas être d'une très grande ampleur, car elles ne coûtèrent que 500 livres en tout, versées par annuités de 50 livres, ce qui, en comparaison d'autres réparations contemporaines, était assez faible (17). A la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, le pont, réparé après les grandes crues de 1676, est à nouveau entièrement en pierre, et l'Ingénieur Nicolas Poictevin en dresse un relevé sur lequel nous reviendrons (18).

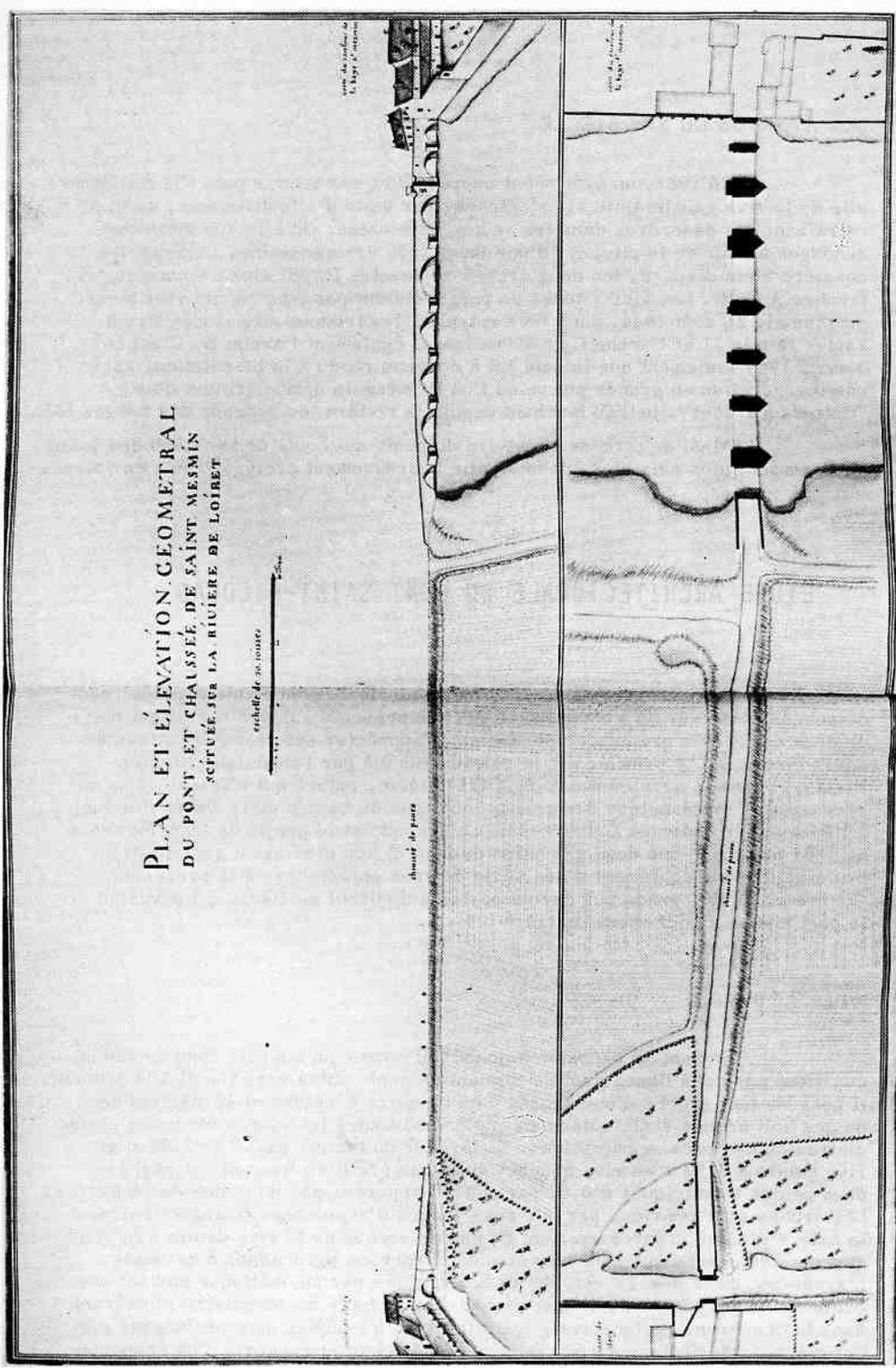
En 1789, à la suite de la grande débâcle du printemps, le pont fut encore l'objet de réparations dont nous ne connaissons pas l'ampleur, ni la nature exacte (19). Au siècle suivant, l'itinéraire d'Orléans à Tours par la rive gauche fut classé dans la voirie départementale, comme C.D. n° 1; et c'est à ce titre qu'il fit l'objet, dans la seconde moitié du siècle, d'une complète restauration.

#### L'ELARGISSEMENT ET LA RECONSTRUCTION PARTIELLE DE 1861-1864.

En 1861, on décida d'améliorer la traversée de la dépression du Loiret en élargissant le petit pont de l'Archet ainsi que le grand pont Saint-Nicolas. Le premier, déjà augmenté en 1840 d'un massif de 2,10 m de largeur à l'aval, fut à nouveau élargi, cette fois vers l'amont, de 0,55 m, ce qui porta sa largeur totale à 7,95 m. Pour le second, l'on décida de reprendre entièrement les quatre arches de rive droite (arches E, F, G, H) qui étaient les plus étroites : la deuxième arche (arche G) fut entièrement reconstruite en deux temps, afin de laisser libre le passage, et sa longueur portée à 6,90 m, alors que les trois autres étaient flanquées de massifs de maçonnerie uniformisant leur largeur à 6,90 m. En outre, les rampes furent régularisées et le tablier fut doté, de chaque côté, d'un encorbellement de 0,43 m qui porta la largeur totale minimale à 7,80 m (20). C'était donc là une modification considérable de l'ancien ouvrage, que l'on préféra néanmoins conserver, en raison de son intérêt architectural. Cela devait d'ailleurs permettre au pont de s'adapter aux conditions de circulation modernes.

PLAN ET ÉLEVATION GEOMETRAL  
 DU PONT ET CHAUSSEE DE SAINT MESMIN  
 SITUÉE SUR LA RIVIERE DE LOIRET

échelle de la coupe



Plan et élévation des ponts et de la chaussée par Nicolas Poictevin (vers 1676-1680).

## LES AVARIES DU XX<sup>e</sup> SIECLE.

En 1921, un événement imprévu vint menacer le pont : la deuxième pile de la rive gauche (pile II) s'enfonça, par suite d'affouillements, de 0,20 m, entraînant des désordres dans les voûtes adjacentes. On effectua alors des sondages autour de la pile; et, d'une façon très vraisemblable, bien que les dossiers aient disparu, les deux arches adjacentes furent alors reconstruites (arches A et B). Les vicissitudes du pont n'étaient pas pour autant terminées, puisque, le 26 août 1944, dans leur retraite, les troupes allemandes firent sauter la pile II et l'arche C, endommageant également l'arche D. C'est le 3 avril 1949 seulement que le pont fut à nouveau rendu à la circulation, après une inauguration en grande pompe où l'on fit même la démonstration d'un "moto-faucardeur", bateau fauchant depuis la rivière les roseaux des berges (22).

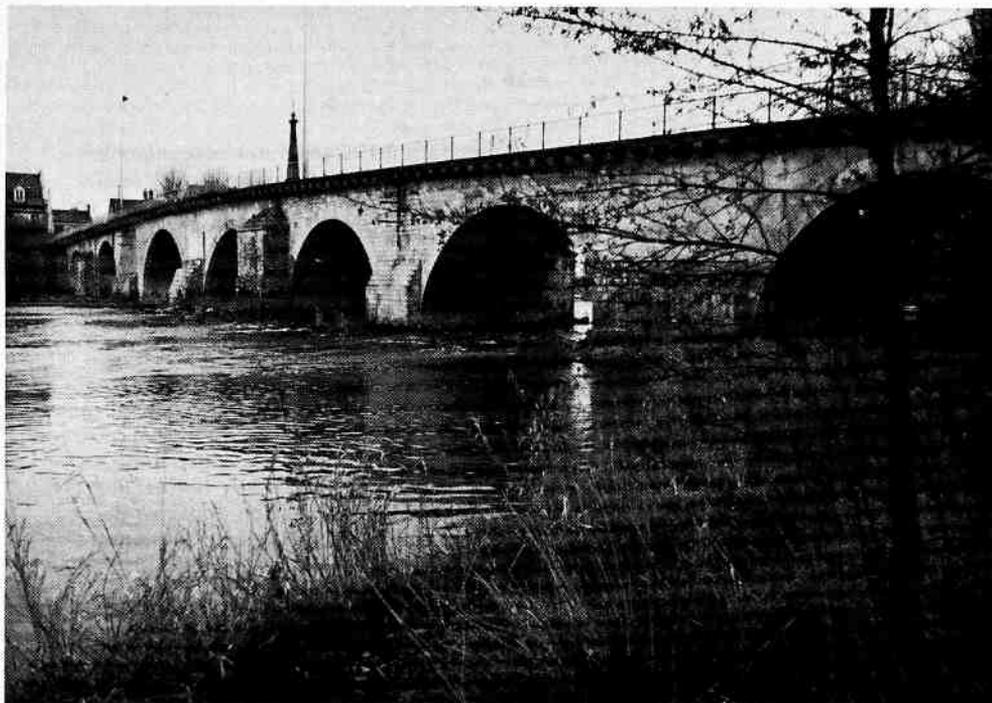
Ainsi se termine l'histoire du pont, qui coule depuis 1950 des jours apparemment plus paisibles, dans un site heureusement protégé et mis en valeur.

## ETUDE ARCHITECTURALE DU PONT SAINT-NICOLAS

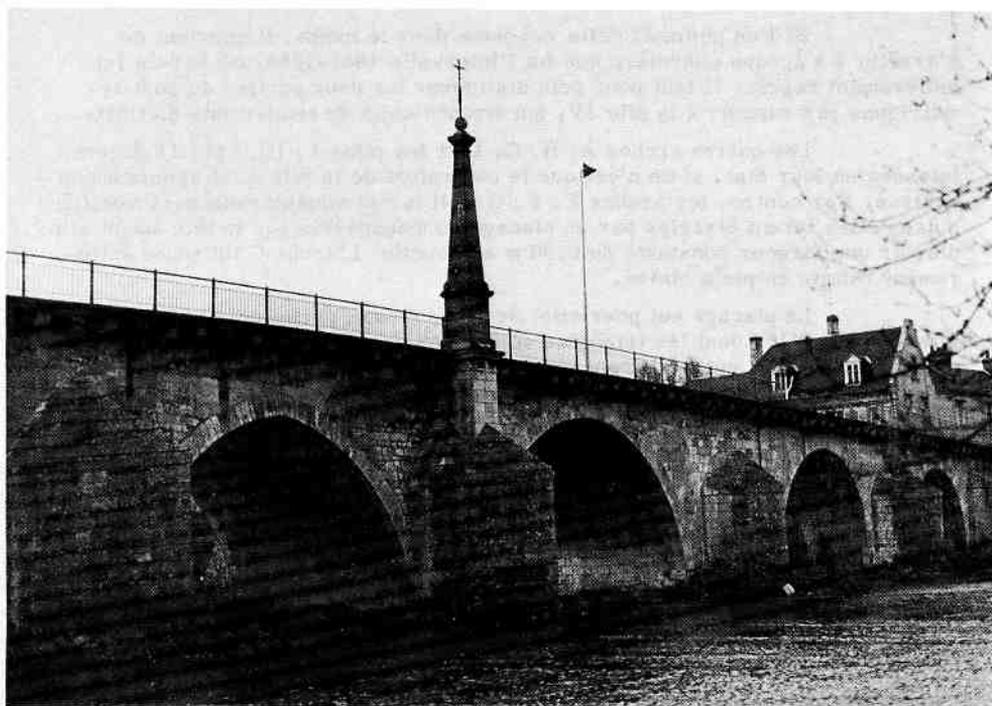
Pour effectuer l'étude architecturale du pont Saint-Nicolas, nous disposons, bien sûr du monument tel qu'il se présente aujourd'hui, ainsi que de deux documents graphiques permettant d'apprécier ses transformations au cours du temps. Le premier est le relevé effectué par l'ingénieur Nicolas Poictevin dans le dernier quart du XVII<sup>e</sup> siècle, relevé qui s'inscrit dans un recensement systématique des grands ouvrages du bassin de la Loire effectué à l'époque sur ordre de Colbert (23). Le second est le projet de transformation de 1861 qui donne une demi-élévation du pont et son plan avant restauration. Enfin on dispose également d'une série de vues antérieures à la première Guerre mondiale, grâce aux cartes postales du début du siècle qui montrent le pont encore fraîchement restauré (24).

### ETAT ACTUEL.

Le pont se présente aujourd'hui comme un ouvrage long de 128 m, constitué par deux lignes droites formant un angle obtus vers l'aval à la pile IV; il possède huit arches d'ouvertures variant entre 6 mètres et 12 mètres; deux de ces huit arches sont voûtées en arc brisé, toutes les autres étant des pleins cintres ou des arcs segmentaires. La largeur du tablier passe de 7,80 m en rive droite à 8,50 m en rive gauche. Quant au profil en long, il est réglé en deux pentes symétriques à 0,03 par mètre, séparées par un palier de 16 mètres. Les arches sont séparées par des piles dotées d'avant-becs triangulaires dont la base s'éloigne progressivement du nu des arches de la rive droite à la rive gauche; ces avant-becs sont couverts de chaperons pyramidaux à ressauts. L'avant-bec de la pile IV est, de plus, surmonté par un obélisque portant une croix en fer forgé; cet obélisque repose sur un socle rectangulaire s'insérant dans le chaperon. En face aval, les piles III, VI et VII sont prolongées par des contreforts rectangulaires animés d'un ressaut et couverts d'un chaperon pyramidal; les contreforts des autres piles, plus bas, se terminent par plusieurs assises en retrait l'une sur l'autre.



**Vue actuelle du pont Saint-Nicolas (face aval).**



**Vue actuelle du pont Saint-Nicolas.**

On remarque au premier plan l'arche D qui est la seule à avoir conservé son arc brisé.

D'une façon très nette, on constate à l'examen des maçonneries de nombreuses interventions qui sont facilement identifiables grâce à l'étude historique qui vient d'être faite. Nous allons donc partir de cet état actuel et remonter le temps pour mettre en évidence ces modifications successives.

#### ETAT APRES 1864 ET TRAVAUX SURVENUS EN 1944-1949.

Après la restauration de 1861-1864, le pont avait les mêmes caractéristiques en plan que le pont actuel; par contre, il s'en distinguait essentiellement en élévation par la nature de l'arche C, alors couverte en berceau brisé, contrairement à l'état actuel qui est en plein cintre. Cela provient évidemment de la reconstruction qui affecta, entre 1944 et 1949, les arches B et C, ainsi que la pile intermédiaire II; cette reconstruction apparaît de façon très nette à l'aval, où la taille des pierres du XX<sup>e</sup> siècle tranche nettement sur les maçonneries plus anciennes.

La modification essentielle due à la reconstruction de 1944-1949 est donc la forme de cette arche C; des photographies antérieures à cette reconstruction prouvent que l'arche B a été reconstruite sensiblement à l'identique de l'arche qui l'avait précédée.

De cette restauration de 1944-1949 datent également les maçonneries en dégradé qui couronnent les contreforts de la pile II.

#### LES EFFETS DE LA RESTAURATION DE 1861-1864.

Si l'on poursuit cette remontée dans le temps, il convient de s'arrêter à l'époque charnière que fut l'intervalle 1861-1864, où le pont fut entièrement repris. Il faut pour cela distinguer les deux parties du pont symétriques par rapport à la pile IV, qui firent l'objet de traitements distincts.

Les quatre arches A, B, C, D et les piles I, II, III, IV furent laissées en leur état, si ce n'est que le contrefort de la pile I fut apparemment abaissé. Par contre, les arches E, F, G et H furent considérablement modifiées puisqu'elles furent élargies par un placage en maçonnerie sur la tête amont afin d'avoir une largeur constante de 6,90 m en douelle. L'arche G fut même entièrement refaite en plein cintre.

Le placage eut pour effet de masquer une partie des avant-becs des piles V, VI, VII, dont les triangles se détachaient légèrement du nu des arches avant 1861; il eut également pour effet de masquer l'ancien arc brisé de l'arche F par un arc plein cintre.

Le profil en long général du pont fut alors entièrement repris de manière à avoir l'aspect actuel; cette modification eut des effets essentiellement pour la seconde moitié du pont. Enfin, la dernière modification importante fut l'adjonction de trottoirs en encorbellement limités par un garde-fou en fonte. Il est probable que c'est à cette époque que les contreforts des piles IV et V furent abaissés.

Finalement, si l'on veut restituer l'état antérieur à la restauration de 1861, il faut distinguer :

- le plan, moins régulier qu'aujourd'hui, formant une ligne brisée aux angles très obtus vers l'aval ;
- la largeur, passant progressivement de 6,17 m en rive droite à 7,44 m en rive gauche ;

- l'élévation, où l'on trouvait des voûtes en arc brisé pour les arches C, D, F, G, H, soit cinq sur huit, et un parapet de pierre sur tout l'ouvrage;
- le profil en long moins régulier.

Par contre, on trouvait déjà à cette époque l'obélisque couronné de sa croix au droit de la pile IV.

#### ETAT A LA FIN DU XVII<sup>e</sup> ET MODIFICATIONS INTERVENUES AVANT 1861.

L'étape suivante dans cette remontée dans le temps est fournie par le relevé de Poictevin. L'ouvrage figuré par cet ingénieur a un plan strictement identique à celui qui existait juste avant 1861. Par contre l'élévation diffère de façon notable.

Sur la forme des arches, Poictevin dessine en arc brisé les arches A, C, D, F, G, H, soit une de plus qu'en 1861. Par contre, les arches B et E sont, dès cette époque, en arc segmentaire et plein cintre.

En ce qui concerne les avant-becs, le dessin de Poictevin montre qu'aucune des piles ne possédait de chaperon. Ceux-ci ont donc été ajoutés postérieurement, de même que l'obélisque et la croix de la pile IV. Par contre, l'avant-bec de la pile VI s'élevait alors jusqu'au parapet du pont et possédait une bretèche en encorbellement. En arrière se trouvait, sur le contrefort aval de la pile, un petit bâtiment couvert d'un toit.

En ce qui concerne le profil en long, Poictevin ne donne que celui du parapet de pierre, qui s'élève progressivement de la rive gauche à la rive droite et dépasse la hauteur d'homme au droit des deux dernières arches, où il possède des trous correspondant à un hourdage (25), ainsi que deux portes permettant d'accéder à ce hourdage.

En résumé, l'état à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle se distingue de celui de 1861 par la forme de l'arche A, reconstruite entre ces deux dates, mais surtout par l'absence des chaperons et par le traitement de l'ensemble constitué par les deux arches G et H et de la pile VI. Visiblement, cet ensemble était conçu comme un secteur fortifié, doté d'un haut parapet continu jusqu'à l'élargissement de la pile VI et d'un hourdage. Le petit bâtiment de la pile VI était peut-être le reste d'une porte fortifiée; mais il est possible également qu'il se soit agi d'un oratoire consacré à Saint-Nicolas, saint auquel était consacrée une chapelle sur la rive droite aux siècles passés. Rappelons en effet que ce saint, protecteur des voyageurs par eau, fut souvent choisi comme patron pour les chapelles et oratoires de ponts, si fréquents au Moyen Age.

Si l'on ne peut raisonnablement avancer de datation précise pour la reconstruction de l'arche A, il est plus facile d'estimer l'époque où l'aspect général du pont fut modifié par adjonction de chaperons, d'un obélisque, et suppression de la partie fortifiée de la rive gauche. Il suffit, en effet, de se rapporter au pont de Blois, construit entre 1716 et 1724, qui fut alors projeté avec de jolis chaperons du même type que ceux de Saint-Mesmin, et surtout avec un obélisque, plus ouvragé mais du même style. Selon toute vraisemblance, ces modifications intervinrent donc dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, à l'époque où l'on réaménageait le Grand chemin d'Orléans à Blois en rive gauche.

## LE PONT AVANT LE XVII<sup>e</sup> SIECLE.

Si l'on revient maintenant au relevé de Poictevin, il paraît clair, à son examen, que le pont se présentait alors quasiment dans son état initial, au moins dans ses grandes lignes. Seules les arches B et E n'appartenaient pas, vraisemblablement, à la construction initiale; mais tout le reste était homogène et correspondait, sans doute, au dessin initial.

Ce dessin initial, dont les dispositions en plan pouvaient étonner, puisque, comme nous l'avons vu, ce plan était fort irrégulier, s'explique au vu du relevé de Poictevin. En effet, s'il était incompréhensible, a priori, que la largeur du pont subisse une réduction de 7,40 m en rive gauche à 6,10 m en rive droite, ceci s'éclaire désormais, puisque cette réduction avait pour but de rétrécir le pont au droit de ces deux arches fortifiées, afin de faciliter la défense. Le traitement particulier de ces deux arches justifie également la non continuité de la ligne générale du pont. Par contre, l'irrégularité des ouvertures des arches, qui existait dès cette époque, semble ne relever que de la qualité du sol sur lequel il fallait effectuer les fondations.

Dans l'état fin XVII<sup>e</sup> siècle, six arches sur huit étaient donc en arc brisé; et l'on peut admettre avec une bonne probabilité qu'initialement toutes les arches étaient en arc brisé. Reste donc à retrouver la date de ces modifications, et seuls peuvent nous aider dans cette tâche les quelques renseignements historiques donnés plus haut. Or, si l'on note bien qu'en 1395 divers travaux de maçonnerie furent effectués à la deuxième arche rive gauche, l'arche B, les sommes consacrées à cette réparation, 192 livres parisis, étaient bien trop faibles pour correspondre à une reconstruction complète, puisque, à la même époque, la reconstruction d'une arche au pont d'Orléans ne coûta pas moins de 1 600 livres (26). Ne faut-il pas alors faire référence au devis de 1629, qui concernait les travaux à faire au pont de bois de Saint-Mesmin ? La reconstruction des deux arches B et E serait alors intervenue entre 1629 et le dernier quart du XVII<sup>e</sup> siècle.

La dernière question, peut-être d'ailleurs la question fondamentale, concerne enfin la date de construction de ce pont. Si l'on peut affirmer certainement qu'il fut foncé antérieurement à 1389, son aspect au XVII<sup>e</sup> siècle confirmant une construction médiévale, il est par contre impossible de fournir une hypothèse précise sur l'époque où l'on décida de bâtir à Saint-Hilaire-Saint-Mesmin le pont de pierre à huit arches. En tout cas, il faut envisager une datation postérieure au XII<sup>e</sup> siècle, bien sûr, les arches brisées n'ayant pu être bâties avant les années 1200; leur forme même, assez trapue, semblerait indiquer, par ailleurs, une époque tardive dans le Moyen Age, peut-être le XIV<sup>e</sup> siècle.

## LE PONT SAINT-NICOLAS ET LES PONTS DE LA LOIRE

Voici donc retracées les principales étapes architecturales qui ont marqué le pont Saint-Nicolas à Saint-Hilaire-Saint-Mesmin. Il est dommage, bien sûr, de ne pouvoir cerner, même d'une façon approximative, le pourquoi et le comment de la fondation de ce pont maçonné; mais consolons-nous en pensant que, pour des ponts autrement plus importants, comme ceux de Blois ou d'Orléans, on ne maîtrise pas plus l'histoire des débuts qu'à Saint-Hilaire.

Le point le plus frappant, en ce qui concerne ce pont, reste néanmoins qu'il s'agit d'un pont exceptionnellement important en regard des bourgs

qui l'avoisinent. Or le Moyen Age a réservé généralement les grands ouvrages aux villes importantes, pour la raison que seules ces villes pouvaient assumer la charge de la construction et de l'entretien d'un pont. Il a fallu des conditions toutes spéciales pour que de grands ponts s'édifient loin de toute agglomération au Moyen Age et, le plus souvent, ces conditions sont alors fort mal connues. Nous ne citerons, comme exemple voisin, que celui du superbe pont de Saint-Nicolas-de-Campagnac, dans le Gard, sur la route d'Uzès à Nîmes, dont la réalisation était bien au-delà des moyens du petit bourg voisin de Blauzac (27).

Du point de vue régional, le pont Saint-Nicolas apparaît comme une exception par rapport à ses grands voisins d'Orléans, Blois, Tours, qui pouvaient bénéficier d'une aide substantielle des souverains et d'un financement conséquent par la ville (28). Et, si l'on constate qu'à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle l'entretien en incombait au bourg de Saint-Hilaire, il est fort probable que sa construction dut être fortement subventionnée, d'une façon ou d'une autre, par le roi lui-même, dans la mesure où la route qu'il supportait était l'une des artères vitales du royaume, conduisant au pays tourangeau et à l'Anjou (29). Et le voisinage de la riche abbaye de Micy ne fut sans doute pas étranger à la construction, car l'abbaye profitait au premier chef de cet ouvrage.

En ce qui concerne son architecture, le pont Saint-Nicolas appartient à un courant très marqué dans le bassin de la Loire en aval d'Orléans : arcs brisés encadrés à l'amont par des avant-becs triangulaires plats ne remontant pas jusqu'au parapet, à l'aval par des contreforts rectangulaires se retrouvaient autrefois à Orléans, Beaugency, Tours, etc. Curieusement, ils se distinguent nettement de la vision traditionnelle du pont médiéval, où l'on s'attache à remarquer le fait que avant et arrière-becs des piles remontent jusqu'au parapet pour procurer un élargissement aux véhicules se croisant (30). Il est vrai que le pont de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin ne nécessitait pas de tels élargissements, sa largeur minimale de 6 m autorisant largement le croisement de véhicules.

Le partitretenu pour la fortification du pont rappelle également celui qui fut employé au pont de Beaugency, où les quatre premières arches étaient munies de murailles crénelées et les piles attenantes de tourelles et de portes; ce partise retrouve également à l'ancien pont de Blois, où les deux premières arches possédaient mur et porte. Il était normal que le pont de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin s'inspire ainsi de ses grands voisins. Et, si l'on excepte Beaugency, en partie conservé, le pont Saint-Nicolas, bien que très remanié, est aujourd'hui le seul qui témoigne encore de la technique et de l'architecture des ponts du bassin de la Loire entre Orléans et Tours.

---

(1) J. SOYER, Les voies antiques de l'Orléanais, Orléans, 1971, p. 46-52.

(2) H. SAINJON, Origine gallo-romaine du pont de l'Archet, dans Mém. Soc. d'Agriculture d'Orléans, 1876, p.38.

(3) Ab. E. JAROSSAY, Histoire de l'abbaye de Micy-Saint-Mesmin-les-Orléans, Orléans, 1902, pièce justificative relative à l'année 836 : ... terminante quadam conclavi terrae alterius rippae predicti monasterii contra, ubi etiam publica via est...

(4) J. SOYER, Recherches sur l'origine et la formation des noms de lieux du département du Loiret, Orléans, articles St-Hilaire, St-Nicolas, St-Pierre, St-Privé.

(5) Abbé ROCHER, Notice historique sur la maladrerie des chasteillers de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, Orléans, 1866. Les maladreries étaient toujours implantées le long des itinéraires importants, comme l'on montré de nombreuses études consacrées au réseau routier médiéval.

(6) Faute, sans doute, de recherches suffisamment approfondies, nous n'avons trouvé de mention du pont antérieure à 1339. Il est probable néanmoins que de telles mentions existent dans censiers et cartulaires.

(7) Avant l'incendie qui a détruit les Archives départementales du Loiret, les comptes du pont et des chaussées de Saint-Mesmin étaient conservés aux cotes suivantes :

- C 218 : compte de Jean Compain et Jean Hersent (1389-1391),
- A 2137 : compte de Jean Baguenaust et Henri Quelin (1395-1398),
- A 2138 : compte des mêmes (1398-1401 (?)),
- A 2139 : compte de Jean Baguenaust et Evrard (1404-1407),
- A 2140 : compte de Jean Baguenaust et Barlin (1407-1410),
- A 2141 : pièces justificatives.

Tous ces manuscrits ont disparu aujourd'hui, et l'on trouve seulement des analyses très brèves dans les Inventaires sommaires réalisés avant 1944. En revanche, un compte qui ne figurait pas dans cette liste a été acquis par la suite et réintégré sous la cote A 2137 : il s'agit du compte de Jean Jaquelin et Laurent de Varennes (1392-1395), qui aurait dû prendre place entre C 218 et l'ancien A 2137. Ce dernier compte est disponible aux Archives du Loiret, sous cote Microfilm 2 Mi 239.

(8) Sur ce sujet, voir A. COLIN, Le pont des Tourelles à Orléans, dans M.S.A.H.O., t. XXVI, 1895, p.464 et suiv., ainsi que le compte de 1387-1389 conservé aux Archives du Loiret sous la cote CC 920.

(9) Voir sur ce sujet M.-N. BOYER, Mediaeval french bridges, Cambridge, 1976, en particulier p. 37-47.

(10) D'après le compte conservé, St-Laurent était imposé à 10 livres, Lailly à 17, Dry à 7, soit, en moyenne, à 10 livres. Les testateurs étaient la femme de "Sire Jacques Renart" et Odon Baudriller. Entre 1387 et 1389, on trouve 42 testateurs en faveur du pont d'Orléans, ce qui procura une recette de 15 livres.

(11) Inventaire sommaire, C 218 : "Pour deniers paieés aux pescheurs qui ont pesché en la rivière de Loiret XXXV pierres de taille des pierres de la bourdure...". "Pour deniers baillés au mois de septembre aux jurez maçons d'Orléans qui furent veoir et visiter le pont et les chaucées de Saint-Mesmin, les quieulx sont en aventure de cheoir...".

(12) Alors que le total de la recette, en 1392-1395, était de 98 livres, il fut de 231 livres en 1395-1398, 301 livres en 1399-1401. En 1404-1407 et 1407-1410, il retomba à 70 livres.

(13) Saint-Laurent-des-Eaux ne versa que 7 livres sur les 10 qu'elle devait, Lailly 8 sur 17, Dry 4 sur 7.

(14) Inventaire sommaire, A 2137 : "pour avoir fait, en la seconde arche, du costé de l'Archet, divers travaux...".

(15) Archives Nationales, 120 AP 42.

(16) Inventaire sommaire, C 218.

(17) Archives du Loiret, 2 J 520 (microfilm 2 Mi 1650). Théodore Lefèbre, architecte du duc d'Orléans, essentiellement connu pour être l'auteur de la façade de la cathédrale d'Orléans.

(18) Nicolas Poictevin, "Desseins des plans et élévations des ponts situeés sur la rivière de Loire et autres adjacentes", Bibliothèque de Saumur, manuscrit 21, folio 3. Sur l'auteur, voir B. TOULIER, Notes sur l'oeuvre de Nicolas Poictevin (16. ? - 1719) et l'état des ponts et chaussées de la Généralité de Tours, dans Bull. de la Soc. archéol. de Touraine, t. XXXIX, 1979, p. 173-194.

(19) Inventaire sommaire, C 218.

(20) Archives du Loiret, Fonds des Ponts et Chaussées, dossier n° 39 267 b.

(21) Ibidem.

(22) Les archives des Ponts et Chaussées postérieures à 1921 ne se trouvant ni aux Archives départementales du Loiret, ni à la Direction départementale de l'Équipement, force est de se rabattre sur la presse locale et les témoignages visuels. Nous remercions ici M. Delaugère, Premier Adjoint de Maire de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin, qui a bien voulu nous faire part de ses souvenirs et nous communiquer des extraits de la Nouvelle République du Centre du 3 avril 1949 concernant l'inauguration du pont Saint-Nicolas.

(23) Voir ci-dessus, note 18.

(24) Les Archives départementales du Loiret possèdent une collection de cartes postales anciennes contenant plusieurs vues du pont Saint-Nicolas avant la première Guerre mondiale.

(25) Rappelons qu'un hourdage était une galerie de charpente en encorbellement sur des poutres ou boulins insérés dans la maçonnerie, destinée à battre verticalement la base d'un ouvrage.

(26) Archives du Loiret, Orléans, CC 967.

(27) Voir E. GERMER-DURAND, Le prieuré et le pont de Saint-Nicolas-de-Champagnac, dans Mémoires de l'Académie du Gard, 1863, p. 137. Ce pont grandiose à neuf arches aurait été édifié par l'évêque d'Uzès mais rien ne le prouve; selon toute probabilité, le roi eut une grande part de la mise de fonds, puisque c'est lui qui en percevait le péage.

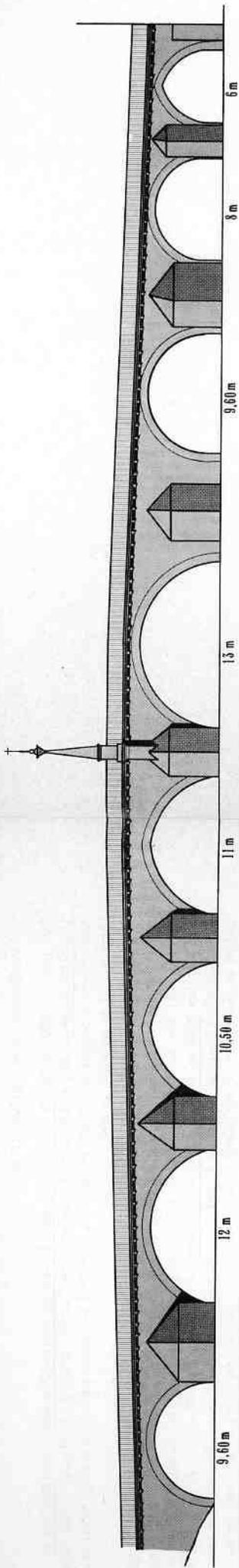
(28) Seul, dans le voisinage, le pont d'Olivet rappelle la situation de celui de Saint-Mesmin. Au XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup>, il faisait d'ailleurs l'objet d'un "barrage" comme son voisin; J. Soyer, à l'instar de H. Sainjon, lui attribuait dans son étude (op. cit. p. 110) une origine gallo-romaine (voir H. SAINJON, L'ancien pont d'Olivet, dans Mémoires de la Soc. d'Agric. d'Orléans, 4<sup>e</sup> série, t. 14, 1872, p. 117 et suiv.). Tours et Blois possédaient également une série de ponts sur les rivières entourant ces villes; mais ces ponts étaient le plus souvent à leur charge : voir J. DUBOIS, La chaussée des Césars et les ponts de Saint-Avertin, dans Bull. trimestr. de la Soc. archéol. de Touraine, t. XXXVI, 1970, p. 109 et suiv. et A. DUPRE, Les ponts chartrains et Saint-Michel-les-Blois, dans M.S.A.H.O., t. XV, p. 268 et suiv.

(29) Si l'on s'en réfère à nouveau au pont de Champagnac (note 27), il semble bien que le roi institua un péage pour se rembourser des frais de construction. Mais alors, pourquoi n'y avait-il pas de péage permanent à Saint-Hilaire ?

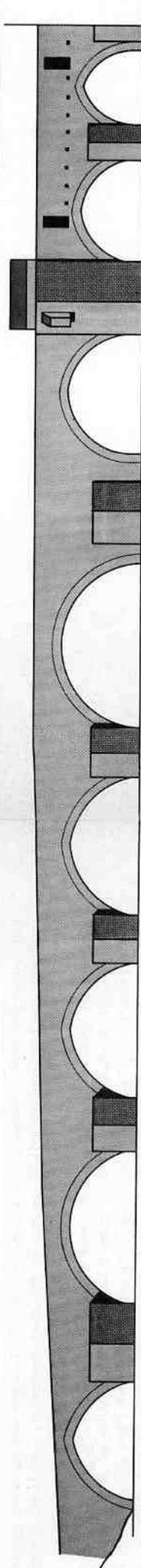
(30) Ce courant architectural a été mis parfaitement en évidence par A. Collin, op. cit., p. 420 et suiv. L'auteur a, par contre, tiré des conclusions un peu brutales quant aux datations qui en résulteraient, faisant remonter au XII<sup>e</sup> siècle tous les ouvrages ainsi conçus. Il convient d'être plus prudent et de se contenter de remarquer que les chaperons ne furent ajoutés aux ponts du Moyen Age qu'au XVII<sup>e</sup> siècle dans l'Orléanais et le Val de Loire. En ce qui concerne particulièrement les avant-becs du pont Saint-Nicolas, on remarquera que les triangles qui forment l'éperon se détachent de plus en plus du nu des arches au fur et à mesure que la largeur du tablier augmente. A noter aussi l'anomalie de la pile V, où l'avant-bec n'a pas la même largeur que la pile, de même d'ailleurs que le contrefort. Peut-être faut-il voir là encore un remaniement, antérieur au XVII<sup>e</sup> puisque la pile est ainsi figurée dans Poictevin.



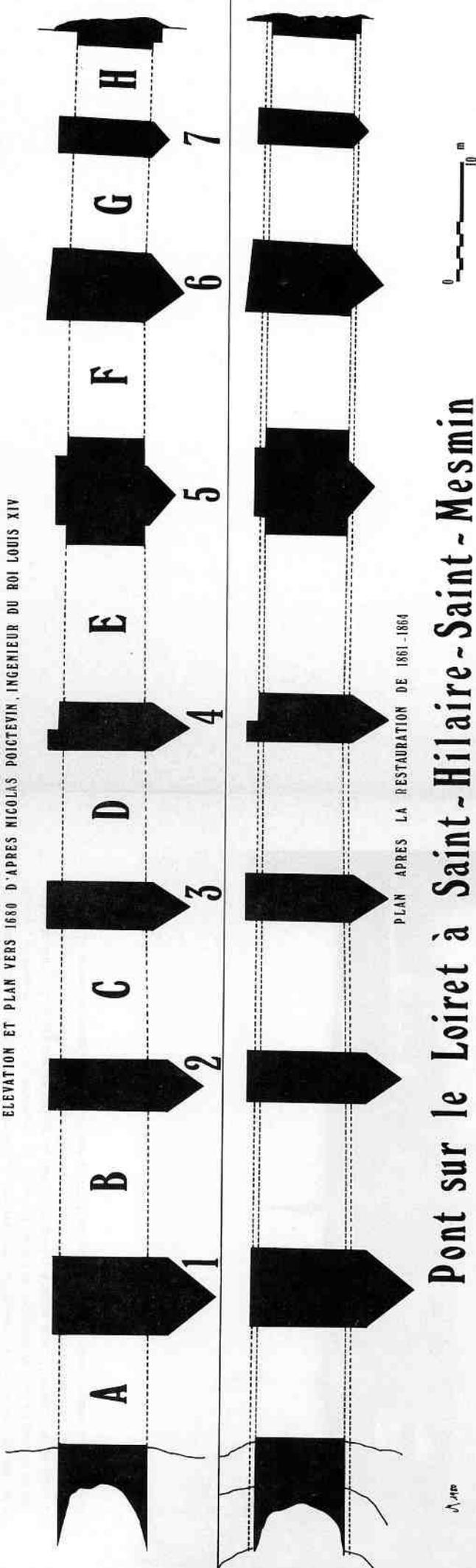
Vue actuelle du pont Saint-Nicolas (face amont).



ELEVATION APRES LA RESTAURATION DE 1861-1864



ELEVATION ET PLAN VERS 1680 D'APRES NICOLAS POICTEVIN, INGENIEUR DU ROI LOUIS XIV



PLAN APRES LA RESTAURATION DE 1861-1864

# Pont sur le Loiret à Saint-Hilaire-Saint-Mesmin

Plans et élévations du pont Saint-Nicolas.

Au centre, plan et élévation restitués d'après Poictevin.

En haut et en bas, plan et élévation d'après les données de la restauration de 1861-1864.