

# Grands chantiers de ponts et financements charitables au Moyen Âge en France

Jean MESQUI

La construction d'un pont est aujourd'hui le plus souvent un ouvrage public: cet adjectif signifie que l'ouvrage est financé par la collectivité, soit au travers du budget général de l'État ou d'une entité territoriale (Région, Département, Ville), soit au travers d'une concession spécifique, équilibrée par un péage, délivrée par l'autorité de l'État ou de l'entité maître d'ouvrage. Les sources du financement de l'ouvrage ont donc un caractère purement laïc-même l'usage de ce mot choque aujourd'hui, tant la chose paraît évidente<sup>1</sup>.

Cet état de fait est la traduction de l'existence de pouvoirs capables d'imposer la notion de l'«intérêt public», se déclinant au travers d'une politique fiscale ou juridique idoine. Il est manifeste que l'Empire romain fut assez fort pour imposer cette notion, au point d'ailleurs que l'on ne connaît pas d'usage du péage aux fins de financement des ouvrages à l'époque<sup>2</sup>. La seconde moitié du premier millénaire reconnut également l'essence publique des ouvrages; mais l'éclatement des pouvoirs royaux ou impériaux fut bien souvent l'occasion d'aliénations domaniales dont la cause était la possession de revenus financiers<sup>3</sup>.

1. Le droit des ouvrages publics n'a pas fait encore l'objet de synthèses traversant époques; il faut donc se rapporter aux traités concernant les diverses époques. Voir J. MESQUI, «Le Pont avant l'ère des ingénieurs», thèse de doctorat présentée à l'Université de Caen, 1984, et surtout J. MESQUI, *Le pont en France avant le temps des Ingénieurs*, Paris, 1986. Sur la période médiévale, voir M. N. BOYER, *Medieval French Bridges*, Cambridge, 1976.

2. Les travaux publics étaient considérés comme *munera sordida*, financés par l'impôt ou la contribution en nature (corvée); Théodose et Honorius, en 423, supprimèrent cette typologie juridique, afin de permettre l'imposition des communautés religieuses. *Theodosiani Libri XVI, cum constitutionibus Sirmondianis*, Berlin, 1905, p. 817. Le *portorium*, parfois appelé *vectigal*, n'était pas une taxe d'usage de l'infrastructure, mais plutôt une taxe douanière. Souvent elle se percevait au droit des ponts, endroit idéal; mais ceci ne doit en aucune façon évoquer la notion de péage. Voir S. de LAET, *Portorium, Étude sur l'organisation douanière chez les Romains*, Bruges, 1949.

3. Les capitulaires impériaux du IX<sup>e</sup> siècle fournissent de nombreux exemples de telles aliénations. Ils donnent également la preuve que le pont servait souvent de support à des droits de

Ce n'est qu'un millénaire après le déclin de l'Empire, que les monarchies absolues, et leurs succédanés territoriaux, purent mettre en œuvre à nouveau, de façon progressive, les principes de l'utilité publique, débouchant au XVIII<sup>e</sup> siècle sur la mise en place d'administrations spécifiques chargées des ponts-et-chaussées<sup>4</sup>. Entre deux, que se passa-t-il durant la première moitié de notre millénaire?

### L'éclatement de la maîtrise d'ouvrage

Après cinq siècles où les sources se contentent de mentionner la remise en état d'ouvrages existants<sup>5</sup>, le XI<sup>e</sup> siècle semble être période d'explosion: sous l'effet d'une véritable « reprise » de l'économie et de la démographie, les héritiers des droits régaliens, comtes, grands feudataires, abbayes, se mirent à promouvoir l'édification de ponts capables de desservir tant les anciennes cités que les nouveaux centres urbains, dits aussi bourgs castraux ou abbaciaux<sup>6</sup>.

Dès cette époque se posa la question de la maîtrise d'ouvrage, en termes financiers et domaniaux. En effet, le pont se construit sur deux rives et dans un cours d'eau qui peuvent dépendre de seigneurs différents; son édification intervient souvent en lieu et place d'un ancien franchissement par bac, dont les revenus sont tenus par une ou plusieurs institutions encore diffé-

passage que l'on appellerait aujourd'hui péages; les souverains renouvelèrent, à de maintes reprises, l'interdiction de ces perceptions si elles n'étaient pas liées au financement, mais ces capitulaires, sans cesse renouvelés, semblent n'avoir été respectés, ce qui explique la tendance à l'aliénation, source de revenus. Voir *Monumenta Germaniae Historica. Legum sectio II. Capitularia regum*, t. I, *passim*.

4. Sur le financement et la construction des ponts à l'époque du pouvoir central fort, intitulé « absolutisme royal », voir J. MESQUIT, *Le pont en France...*, op. cit.

5. Cf. les textes cités en note 3. Les capitulaires impériaux prouvent néanmoins que l'activité de construction put s'étendre à de nouveaux ouvrages: ces textes sont nombreux à indiquer que l'assujettissement à la corvée pour le pont ne dépend pas de la position géographique exacte de ce dernier, mais de son intérêt en regard des voies de circulation; ils indiquent également de façon claire que de nouveaux ponts étaient construits.

6. Parmi d'autres, on signalera les exemples suivants. *Tours, 1018*: fondation d'un pont sur la Loire, libre de toute charge, par le comte de Blois (V. MORTET, *Recueil de textes relatifs à l'histoire de l'architecture et des architectes*, Paris, t. I, 1911, p. 102). *Angers, 1028*: donation de droits par le comte d'Anjou sur le pont qu'il vient de construire (in *ibidem*, p. 73). *Saint-Jean-de-Fos, vers 1030*: fondation d'un pont sur l'Hérault par les deux abbayes d'Aniane et de Gellone (J. VALÉRY-RADOT, « Le pont du Diable », dans *Congrès Archéologique de France*, t. 108, p. 181). *Albi, 1035*: fondation d'un pont par le chapitre Saint-Salvi, à la place du bac (in *ibidem*, p. 104). *Juvardeil, 1075*: fondation d'un pont sur la Sarthe par le seigneur du lieu (P. MARCHEGAY, « Chartes angevines des onzième et douzième siècles », dans *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. 35, 1875, p. 399). Voir MESQUIT et BOYER, ouvrages cités en note 1, pour d'autres exemples.

rentes; enfin, son financement peut n'être pas le fait de l'un quelconque de tous ces intervenants, ni même du pouvoir fondateur, détenteur des démembrements du pouvoir régalien.

On le voit bien par exemple à Albi, où la charte de fondation du pont, en 1035, signalait que c'est à la requête des évêques d'Albi, de Nîmes et de Rodez, à celle du vicomte d'Albi, enfin à celle des habitants de la ville, que le chapitre Saint-Salvi autorisa la construction d'un pont sur sa seigneurie du bac; il concédait alors pour le financement de l'ouvrage les droits de bac, mais se réservait la seigneurie du pont, et le péage éventuel. Lorsqu'en 1073, l'abbaye aux femmes de Bouxières-aux-Dames bâtit un pont sur la Meurthe, il lui fallut reconnaître la préséance de l'abbaye aux hommes, qui détenait la seigneurie sur la rivière<sup>7</sup>. Innombrables sont les exemples similaires, mettant en évidence la difficulté juridique de créer de nouveaux ouvrages, voire même d'en reconstruire...

À ceci s'ajoutait enfin une difficulté majeure: il n'existait pas nécessairement, à ces époques, d'institution juridique capable de représenter les intérêts de ceux qui souhaitaient le plus la construction de l'ouvrage, tout particulièrement les populations urbaines. On le voit bien à Albi, où la construction d'un pont répondait, en 1035, à une attente forte, si ce n'est une revendication, des habitants de la ville; mais ceux-ci n'avaient aucun instrument propre d'action.

### L'apparition des « œuvres du pont » (*opera pontis*)

Ce même texte de 1035 relatif à Albi permet de cerner la réponse qui fut alors donnée pour résoudre cette difficulté: en effet, le chapitre de Saint-Salvi déclarait solennellement donner le droit de bac *operi pontis*. Ainsi était reconnue l'existence juridique d'une entité, non définie par le texte, chargée de financer et de diriger l'ouvrage, très exactement un maître d'ouvrage au sens moderne du terme: le chantier se trouvait aux mains d'autres que le seigneur du pont, détenteur des droits féodaux et domaniaux.

Il est intéressant de rencontrer, aussi tôt, cette notion; car, dans le contexte d'Albi toujours, elle prouve que les habitants de la ville, de concert avec le vicomte et l'évêque, surent être assez persuasifs pour pousser à la création d'une entité juridique indépendante du droit féodal, capable d'assumer l'intérêt public. L'utilité, voire la nécessité, de telles entités résidait dans l'existence de ressources affectées à la construction ou à l'entretien de l'ouvrage; si

7. Pour Albi, voir ci-dessus. Bouxières-aux-Dames: A. CALMET, *Histoire ecclésiastique et civile de la Lorraine*, t. II, Nancy, 1728, p. 367.

celui-ci était financé par corvée ou imposition dans le cadre du droit de ban seigneurial, aucune structure n'était nécessaire. En revanche, dès lors qu'un revenu spécifique était affecté, qu'il s'agisse d'un droit de bac transféré, d'un péage spécifique, voire d'autres revenus sur lesquels on va revenir, une telle structure était nécessaire.

Sur toute la durée du Moyen Âge, et compte-tenu de la diversité socio-économique des ouvrages de franchissement des cours d'eau, l'on peut s'attendre à ce que des variations très importantes se soient manifestées quant à ces structures. Elles avaient pour objet primordial de gérer une ressource affectée, avec une comptabilité spécifique; elles n'eurent, dans la majorité des cas, qu'une existence éphémère liée à la durée du chantier et au caractère non pérenne de la ressource, n'acquérant aucun statut juridique propre autre que celui d'un maître d'ouvrage délégué par le pouvoir allouant la ressource. La délégation était personnelle, délivrée aux personnes que l'on appelait suivant les cas «ouvrier» (*operarius*), «recteur» ou «proviseur de l'œuvre», comportant en particulier la faculté d'ester en justice; elle n'avait aucune composante technique<sup>8</sup>. Le plus souvent, la direction était collégiale, comprenant au moins deux personnes, fréquemment plus encore; souvent, ce que l'on pourrait appeler aujourd'hui le «bureau de l'œuvre» comportait un représentant du pouvoir, et un représentant de la ville ou de la communauté d'intérêts<sup>9</sup>.

Le concept d'«œuvre du pont», ou tout au moins l'usage du terme, fut réservé au Sud de la France, pour des raisons liées à la fréquence dans ces régions d'institutions très puissantes sur lesquelles on va revenir. Ceci n'empêcha pas les régions septentrionales de posséder des structures du même type, sans en porter le nom. Pour n'en citer qu'un seul exemple, voyons le cas de Saint-Hilaire-Saint-Mesmin sur le Loiret, où le pont reçut en 1389 du roi un péage provisoire: trois «maîtres gouverneurs et proviseurs du pont et des chaussées» furent alors désignés. Tout, dans leurs attributions, les rapproche des «recteurs de l'œuvre» qui existaient au Sud de la Loire; mais, pour des raisons culturelles, on n'employait pas le terme<sup>10</sup>.

8. Voir par exemple la délégation accordée par l'évêque de Rodez aux deux recteurs de l'œuvre du pont de Laguiole en 1320: Archives départementales de l'Aveyron, G 143, f° 22. Le terme d'«ouvrier», *operarius*, est dans l'immense majorité des cas réservé à la fonction de direction de l'œuvre; il n'est que le cas d'Agen, où dans le courant du XIV<sup>e</sup> siècle ce terme semble désigner plutôt un technicien capable de diriger le chantier (A. MAGEN, *Jurades de la ville d'Agen*, Auch, 1894), succédant probablement au *pontemarius* créé par la charte de 1189 délivrée par Richard Cœur de Lion (V. MORTET, P. DESCHAMPS, *Recueil de textes...*, t. II, Paris, 1929, p. 159).

9. Voir par exemple le cas de Montauban, où les fonds sont gérés par un représentant de la ville et par le bailli de Quercy. Archives de Montauban, Livre rouge, f° 113.

10. J. MESQUI, «Le pont Saint-Nicolas sur le Loiret à Saint-Hilaire-Saint-Mesmin», dans *Bulletin de la Société archéologique et historique de l'Orléanais*, hors-série, n° 59, 1982.

## La charité et le pont

On imagine mal, aujourd'hui, qu'un pont puisse être construit grâce à la charité publique. Et pourtant...

Vers 1080, Raymond, chanoine et prévôt de l'église Saint-Sernin, à Toulouse, fut alerté sur le fait que la traversée du Gers exposait les voyageurs vers Toulouse à des risques considérables; il consulta les plus sages de son entourage pour savoir s'il ne serait pas opportun d'affecter les sommes recueillies pour les pauvres à la construction de ponts. De l'avis général, cette affectation des ressources charitables s'imposait, et deux ponts de pierre furent construits<sup>11</sup>. Il s'agit, pour le territoire français, de la première mention d'un financement charitable pour le pont, motivée par le souci d'éviter aux voyageurs d'être «noyés par le diable».

La notion devait être culturellement très fortement assimilée, au moins dans le Sud de la France: entre 1119 et 1130, le comte de Toulouse permettait à tous les détenteurs de parts de seigneurie sur la ville, et aux habitants, de construire un pont libre de péage, en particulier grâce aux aumônes recueillies.

En 1162, le roi Henri II, constatant la construction d'un pont de bois à Saumur par les habitants de la ville, exempta ceux-ci du péage sur le pont qu'il accordait à l'abbaye Saint-Florent, détentrice du droit de bac, contre l'engagement des habitants à faire des legs pieux en faveur du pont, suivant leurs facultés<sup>12</sup>.

*Legs testamentaires libres ou forcés.* Ces legs testamentaires en faveur d'un ou de plusieurs ponts ont été extrêmement fréquents: parmi les plus anciens, citons les legs en faveur du pont de Saint-Thibéry sur l'Hérault, pratiqués dès 1150, en faveur du pont d'Agde dès 1159<sup>13</sup>. Ils peuvent concerner plusieurs ponts simultanément: ainsi, en 1228, la Dauphine lèguait des sommes pour les œuvres des ponts de Grenoble, Vienne, Grignon, Gière, Avignonnet, Cognet, Ponthaut, Cordéac; en 1248, la dame Alès de Royans légua dix sous aux ponts de Lyon et de Vienne<sup>14</sup>. Il est bien sûr difficile de faire une statistique: mais il suffit de constater que, sur 123 testaments écrits entre

11. V. MORTET, *Recueil...*, t. I, p. 261.

12. Toulouse: Bibliothèque Nationale, Collection Doat, t. 73, f° 189. Saumur: E. BERGER, *Recueil des actes d'Henri II*, Paris, 1909-27, t. I, p. 365.

13. O. TERRIN, *Cartulaire du chapitre d'Agde*, Nîmes, 1969, n° 15, 36, 78, 79, 83, 87, 89, 142, 386 (entre 1150 et 1203). J. ROUQUETTE, *Cartulaire de Béziers (Livre Noir)*, Paris-Montpellier, 1918, p. 381.

14. Grenoble: A. PRUDHOMME, *Histoire de Grenoble*, Grenoble, 1888. Lyon-Vienne: U. CHEVALIER, «Choix de documents inédits sur le Dauphiné», dans *Bulletin de la Société statistique de l'Isère*, 3<sup>e</sup> série, t. 6, 1874, p. 1.

1305 et 1316 dans le Forez, 24 comportent des dispositions testamentaires en faveur de ponts, soit près de 20 %<sup>15</sup> : c'est dire la popularité de cette coutume. Il serait vain de dresser ici une liste des exemples rencontrés çà et là, au hasard de la conservation des testaments; on retiendra cependant que la coutume dura très avant dans le Moyen Âge, puisque l'on en constate encore en plein XV<sup>e</sup> siècle<sup>16</sup>, voire au-delà. Évidemment, la fréquence des legs pouvait être « dopée » par un événement relatif au pont, en particulier sa ruine; ainsi, à Orléans, en 1387-89, pas moins de quarante deux legs intervinrent sur trois années en faveur du pont en cours de reconstruction après la ruine de plusieurs arches<sup>17</sup>.

Le domaine de prédilection de la coutume semble cependant ne jamais avoir dépassé vers le Nord le bassin de la Loire, l'exemple le plus septentrional étant celui d'Orléans; les populations de l'Ile-de-France, et, plus au Nord, Picardie, Normandie, Flandres, ne paraissent pas avoir été sensibles à l'image du pont comme support de dons charitables. Vers l'Est, la coutume n'a guère été plus implantée, encore que l'on puisse citer, par exemple, le legs de 500 livres par un bourgeois de Colmar pour la construction d'un pont sur la Fecht en 1356<sup>18</sup>. Il est intéressant de noter, dans cette région, le cas curieux de « legs forcé » qui était celui de l'« habit des morts » à Metz. Ici, en 1222, l'évêque, sur l'instance du clergé et de la population, décréta que le meilleur habit de tout mort du diocèse serait donné au nouveau pont en construction, interdisant de sortir le corps de la maison mortuaire et de le mettre en terre avant que son vêtement soit livré au prêtre de sa paroisse<sup>19</sup>. On trouve exactement le même dispositif à Nantes en 1260, et il est attesté à Agen en 1298<sup>20</sup>; cependant, nulle part la coutume semble n'avoir été aussi suivie qu'à Metz, où elle ne fut abolie qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle.

*Aumônes, quêtes et indulgences.* À côté des legs, les aumônes étaient aussi une coutume reconnue dès le XI<sup>e</sup> siècle. En de nombreux cas, il existait des troncs pour accueillir les offrandes des voyageurs; mais la force du concept de la charité en faveur du pont, œuvre pie susceptible de racheter les fautes d'ici-bas, était telle que les constructeurs du pont cherchèrent à l'exploiter de façon extensive. Il s'agissait tout simplement d'envoyer des quêt-

15. *Testaments foréztiens, 1305-1316*, Saint-Étienne, 1951.

16. Voir par exemple en 1408, le legs de mulets pour la fabrique du pont de Mende (Archives de Mende, DD 4); en 1419, le legs en faveur du pont de Trelins, en Haute-Loire (E. FOURNIAL, *Les villes et l'économie d'échange dans le Forez*, Saint-Étienne).

17. Archives municipales d'Orléans, CC 967.

18. Archives municipales de Colmar, DD 168.

19. M. RAILLARD, *Les principaux ponts du Moyen Âge à Metz*, Metz, 1875, p. 410 et suiv.

20. Nantes: A. DE LA BORDERIE, *Recueil d'actes inédits des ducs et princes de Bretagne*, Rennes, 1888, p. 209, n° 132. Agen: Archives Municipales d'Agen, DD 13; A. MAGEN, G. THOLIN, *Archives municipales d'Agen. Chartes (1139-1328)*, Villeneuve-sur-Lot, 1876.

teurs pour solliciter la charité publique aux alentours de l'ouvrage concerné, dans un rayon plus ou moins vaste suivant son importance territoriale. On trouve un exemple tout à fait manifeste de cet usage au pont d'Agen, en 1189, où le roi Richard Cœur de Lion autorisa l'élection de deux hommes par le conseil de la ville et le pontenier, pour aller solliciter les aumônes afin de construire le pont<sup>21</sup>.

Ceci n'avait, à l'époque, rien d'extraordinaire: innombrables étaient les quêtés envoyés sur les routes, afin de solliciter la charité publique en faveur de la construction d'une église, d'une abbaye, enfin d'un pont. Ce qui est tout à fait remarquable, c'est de constater que, dès la fin du XI<sup>e</sup> siècle, la construction d'un pont était considérée comme une œuvre pie exactement au même titre qu'une église. Les écrits théologiques allaient dans ce sens: ainsi Pierre le Chantre, professeur à Paris en 1171, signalait-il dans sa *Summa de sacramentis et anime consiliis*, parmi les œuvres pies valant pénitence les participations aux constructions de ponts et de chemins. Au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, un texte savoureux d'un religieux anonyme de Metz affirmait que, si Jules César avait été chrétien, il aurait mérité une inestimable seigneurie au paradis, tant son action avait été importante pour créer chemins et ponts<sup>22</sup>.

Ce constat se confirme lorsque l'on s'aperçoit que les œuvres de pont reçurent, au même titre que celles des églises, l'appoint de lettres d'indulgences de la part des évêques ou du pape. Certes, les premières de ces lettres accordant des rémissions de jours de purgatoire à ceux qui participaient financièrement à l'œuvre, intervinrent plus tardivement que les premières constatées pour les églises. Ainsi, alors que dès le XI<sup>e</sup> siècle se multipliaient des lettres d'indulgence pour la construction d'édifices religieux, la première bulle papale relative à un pont semble avoir été décernée au pont de Fucecchio sur l'Arno, en Italie, vers 1175, par le pape Alexandre III<sup>23</sup>. Vers 1182, son successeur Luc III confirma l'indulgence, et en délivra une en faveur du pont de Pise<sup>24</sup>. Les évêques usèrent également du procédé; si l'on n'en conserve pas toujours les traces, la correspondance entre le pape Alexandre III et l'archevêque de Cantorbéry, en Angleterre, vers 1175, prouve que l'indulgence pour la construction du pont était largement rentrée dans les mœurs dans toute l'Europe chrétienne. D'ailleurs, le concile de Latran, en 1215, tenta de mettre un frein à l'inflation du système, en interdisant aux évêques d'accorder plus de 40 jours de rémission.

21. V. MORTET, P. DESCHAMPS, *Recueil de textes...*, op. cit., t. II, p. 160.

22. Testes cités par N. PAULUS, *Geschichte des Ablasses im Mittelalter*, Paderborn, 1922; t. 2, p. 247.

23. N. PAULUS, *Geschichte...*, op. cit., t. I, p. 167 (indulgence de 40 jours).

24. N. PAULUS, *Geschichte...*, op. cit., t. I, p. 170 (indulgence de 30 jours).

En France, l'attribution de bulles papales d'indulgence véridiques (il existait un véritable trafic de fausses indulgences), ne semble pas remonter au-delà de 1209 pour le pont de Lyon; encore cette première attribution est-elle sujette à caution<sup>25</sup>. Elles furent peu nombreuses, et réservées soit à de grands ouvrages, soit à des régions chères au cœur du souverain pontife. On citera ainsi la série des indulgences accordées au pont d'Avignon, au pont de Lyon, ainsi qu'au pont de Pont-Saint-Esprit sur le Rhône, aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles<sup>26</sup>. Plus tard, Clément V et Clément VI délivrèrent un certain nombre d'indulgences pour des ouvrages situés dans leurs régions d'origine<sup>27</sup>. L'obtention de telles lettres papales était considérée comme un facteur puissant pour le déclenchement d'aumônes; en 1500, alors que les processus charitables s'estompaient, les édiles de Paris s'interrogèrent sérieusement sur l'opportunité d'obtenir de telles lettres pour la reconstruction du pont Notre-Dame. Ils ne donnèrent pas suite, sans doute simplement du fait que la coutume du don charitable n'était pas ancrée dans les mœurs parisiennes<sup>28</sup>. En 1432, la ville de Lyon eut le malheur de perdre les lettres accordées par le pape Eugène IV, le messenger les rapportant étant mort en chemin; l'affaire fut considérée comme de très grande importance<sup>29</sup>.

25. M. C. GUIGUE, *Recherches sur Notre-Dame-de-Lyon. Origine du pont de la Guillotière*, Lyon, 1876. La véracité de la lettre est remise en cause par N. PAULUS, *Geschichte...*, *op. cit.*, t. I, p. 175; celui-ci repousse au règne d'Innocent IV, soit à partir de 1244, la première attribution d'indulgence. Voir surtout la plus récente mise au point, J. BURNOUF, J. O. GUILHOT, M. O. MANDY, C. ORCEL, *Le Pont de la Guillotière. Franchir le Rhône à Lyon*, Lyon, 1991 (*Documents d'Archéologie en Rhône-Alpes*). Les auteurs repoussent à 1254 la date de la première indulgence véridique.

26. En Avignon, la liste commence avec l'indulgence d'un an et quarante jours délivrée par Innocent IV entre 1243 et 1254, renouvelée par tous ses successeurs jusqu'à Clément VI, qui accorda en 1343 trois ans et cent vingt jours; voir D. M. MARIÉ, *Le pont Saint-Bénézet. I. Histoire et réalités*, Versailles, 1953. À Pont-Saint-Esprit, la première lettre certaine remonte à 1313, sous Clément V, d'un an et quarante jours, ou cent jours suivant le type de services; il exista peut-être préalablement une autre lettre d'indulgence papale sous Clément IV en 1265; voir L. BREGUIER-ROURE, «Chronique et cartulaire de l'œuvre et de l'hôpital de Pont-Saint-Esprit», dans *Mémoires de l'Académie de Nîmes*, série 7, supplément des volumes 12 à 17. À Lyon, comme on l'a vu, la première indulgence papale certaine remonte au règne d'Innocent IV.

27. 1267: Pont sur le Lez à Montpellier (Clément IV) (PAULUS, *op. cit.*). 1305: Larunde (Clément V) (PAULUS, *op. cit.*). 1306: Nevers (Clément V) (PAULUS, *op. cit.*). 1308: Alès (Clément V) (PAULUS, *op. cit.*). 1310: Nantes (Clément V) (PAULUS, *op. cit.*). 1316: Noves (Jean XXII) (PAULUS, *op. cit.*). 1342: Chanteuges (Clément VI) (F. IMBERDIS, *Le réseau routier d'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1967, p. 129-130). 1345-1365: Pont-du-Château (Clément VI) (F. IMBERDIS, *Le réseau routier...*, *op. cit.*).

28. F. BONNARDOT, *Registres des délibérations du Bureau de la Ville de Paris*, Paris, 1883, t. I, *passim*.

29. M. C. GUIGUE, *Recherches sur Notre-Dame...*, *op. cit.*

Les lettres d'indulgence épiscopales furent nettement plus nombreuses - ceci correspond d'ailleurs à la situation dans les autres pays d'Europe, Angleterre et Allemagne en particulier. La première bien attestée est celle qui fut accordée par l'évêque de Grenoble après la chute du pont de la ville, en 1219<sup>30</sup>. Il est hors de question d'en citer la liste ici, tant elle est longue; on peut noter cependant que ces indulgences épiscopales se pratiquèrent jusqu'en plein XVI<sup>e</sup> siècle, comme le prouve le cas de Mâcon, où l'évêque accordait encore des lettres d'indulgence en 1546<sup>31</sup>. On doit retenir également que l'usage de telles lettres fut réservé aux régions du Sud et de l'Ouest de la France: une fois encore, Orléans marqua vers le Nord une frontière, l'évêque y ayant délivré des lettres en 1389 pour la reconstruction du pont.

Les régions soumises à l'influence directe de l'administration royale furent, semble-t-il, toujours rétives au procédé. Pourtant, celui-ci ne fut en aucune façon cantonné aux pays méditerranéens; attesté en Italie et en Espagne<sup>32</sup>, il connut un essor particulier en Angleterre, où nombre de lettres des archevêques d'York et de Durham sont connues pour les années 1215-1316; ainsi qu'en Allemagne, mais en moindre nombre<sup>33</sup>.

### Les structures spécifiques créées pour recueillir les aumônes: confréries du pont

Recueillir les legs testamentaires ou les aumônes dans des troncs était une chose; quêter pour le pont, en se prévalant d'une lettre de protection ou d'indulgence, en était une autre, car elle entraînait la nécessité de disposer d'une structure capable d'envoyer des quêteurs sur les chemins, et de gérer les procédures en découlant. On a vu, à propos d'Agen en 1189, que la communauté urbaine prit sur elle, en certains cas, de recruter des quêteurs professionnels; en 1320, la délégation donnée par l'évêque de Rodez à deux recteurs de l'œuvre, citée plus haut, leur conférait le pouvoir de lever et de recueillir les dons et legs. L'œuvre, dans ce cas, était donc spécifiquement créée pour accueillir les produits des quêtes et des legs. Il est vraisemblable que nombre d'œuvres du pont furent limitées à cette fonction de récupéra-

30. *Gallia Christiana*, t. 16, *Instrumenta*, p. 94.

31. Archives municipales de Mâcon, BB 29.

32. Pour l'Espagne, une indulgence papale de vingt jours fut accordée pour la construction du pont de Talavera sur le Tage en 1222; la motivation en était la capacité qu'il offrait d'aller attaquer les Maures (N. PAULUS, *op. cit.*). Sans doute un dépouillement intensif des archives permettrait-il de déceler bien d'autres cas: N. PAULUS cite un synode tenue à Tarragone, où il fut décrété que la quête pour églises, hôpitaux et ponts, n'était pas autorisée sans permission épiscopale.

33. N. PAULUS, *op. cit.*, t. II, *passim*.

tion des dons par le biais de quêtes menées par des personnes spécialement désignées à cet effet.

Plusieurs institutions méritent, de ce point de vue, une attention toute particulière. Il s'agit des œuvres du pont constituées à Lyon, Avignon et Pont-Saint-Esprit sur le Rhône aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles.

C'est en 1177 qu'un jeune pâtre ardéchois, du nom de Bénézet ou Benoît, prit l'initiative de quêter dans les rues d'Avignon pour édifier un nouveau pont sur le Rhône, en fait rétablir l'ancien pont gallo-romain abandonné depuis des siècles. Selon les chroniqueurs, il ne rencontra d'abord que le plus grand scepticisme; cependant son enthousiasme réussit à forcer la conviction des habitants. Une pile fut bientôt fondée, donnant sa légitimité à l'œuvre du pont, dont la force vive était constituée de donats, frères et sœurs, chargés de quêter pour trouver les moyens financiers. Dès 1181, Bénézet était désigné sous le nom d'*inceptor et minister ejusdem operis*; dans le même acte, était évoqué le droit de l'œuvre, *jus operis et fratrum pontis Rodani*<sup>34</sup>. Entre juin et septembre 1213, vingt quatre frères étaient mentionnés, ainsi qu'une sœur<sup>35</sup>. L'ensemble de ces frères et sœurs donats étaient placés sous l'autorité d'un prieur élu qui succéda à Bénézet, d'abord intitulé *minister*, ou encore «procureur de l'œuvre». L'œuvre possédait une chapelle, le chapelain prêtre appartenant également à la confrérie, au moins à partir de 1187. Le rôle exact de ces frères et ces sœurs n'est pas indiqué clairement par les chartes de l'époque; en tout cas, il n'était pas de construire l'ouvrage, mais d'assurer le fonctionnement de l'œuvre. Or la fonction de l'œuvre était essentiellement de déclencher la charité publique par des quêtes: le premier, et le plus célèbre des quêteurs fut Bénézet lui-même, et il est clair que, tout au moins jusqu'au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, l'un des emplois majeurs des frères fut de quêter pour le pont, mais aussi d'exploiter l'hôpital joint à l'œuvre.

À Lyon, la genèse de la confrérie est à peu près contemporaine: en 1183, le pape Luc III prenait sous sa protection le frère Étienne, qui avait commencé de construire un pont sur le Rhône, le pont de la Guillotière, et exhortait les fidèles à répondre positivement aux quêtes effectuées par les porteurs de ses lettres, à commencer le frère Étienne<sup>36</sup>. Mais l'analyse des textes permet de penser que la création de cette confrérie était plus ancien-

34. Pour Avignon, voir Dr. PANSIER, «Histoire de l'Ordre des frères du pont d'Avignon (1181-1310)», dans *Annales d'Avignon et du Comtat Venaissin*, t. 7, 1920-21; «Complément à l'histoire de l'Ordre des frères du pont d'Avignon», dans *ibidem*, 1928, p. 89-90. Voir aussi D. MARIÉ, *op. cit.*

35. Dr. PANSIER, «Histoire...», art. cité, p. 17, p. j. n° 23.

36. M. C. GUIGUE, *Recherches sur Notre-Dame... op. cit.*, N. N. BOYER, *art. cité*. Cet auteur a estimé que les frères assumaient un rôle dans la construction; mais son argumentation est peu convaincante, confondant la maîtrise d'ouvrage assumée par les frères, et la maîtrise d'œuvre dont rien n'est dit. Voir surtout J. BURNOUF et alii, *Le pont de la Guillotière... op. cit.*, p. 28 et suiv.

ne, et fortement connectée à la vie urbaine, puisqu'avant 1185, c'est aux habitants qu'étaient concédées deux emplacements sur la rive droite du fleuve, qui servirent à implanter les bâtiments de la confrérie. Comme en Avignon, les frères avaient pour fonction essentielle de quêter pour le pont, en faveur duquel plusieurs lettres d'indulgence papale furent délivrées; comme en Avignon encore, la confrérie du pont possédait chapelle et hôpital pour les pauvres et les pèlerins.

La confrérie sur laquelle on possède le plus de renseignements est la plus tardivement créée: il s'agit de celle de Pont-Saint-Esprit sur le Rhône. Ici, décision fut prise en 1265 de construire un pont neuf sur le Rhône, sous l'impulsion conjointe du prieur de Saint-Saturnin et des habitants; huit habitants furent désignés pour diriger l'œuvre du pont, quatre maîtres et quatre conseillers<sup>37</sup>. Dès la fin de l'année, l'œuvre disposait des matériaux nécessaires pour commencer le chantier; on trouve, cinq ans plus tard, mention de deux «recteurs de l'œuvre»; puis, en 1277, un document fait apparaître un frère, le frère Guillaume Figueire, qui était partie prenante dans les actes de l'œuvre, à côté des recteurs, pour établir les règles de l'œuvre qui englobaient le chantier et l'activité de la confrérie, les manœuvres et les serviteurs, enfin les quêteurs, professionnels, dont on apprend qu'ils touchaient un pourcentage des produits de leurs quêtes. Un rappel de ce règlement en 1448 indiquait que ces frères et ces sœurs, qui portaient une aube blanche marquée du sceau du pont surmonté d'une croix dans un écu rouge, étaient employés soit à la desserte des offices divins, soit au soin de pauvres et des malades, soit encore à la recherche d'aumônes et de dons; mais les règlements de 1281 prouvent qu'il exista, dès l'origine, des quêteurs professionnels qui n'étaient pas frères. L'œuvre comprenait une chapelle et un hôpital; elle fut, comme Avignon et Lyon, pourvue de nombreuses lettres d'indulgences papales.

Ces trois exemples, les deux premiers étant distants d'un siècle du troisième, sont, malgré les apparences, assez différents. Dans les exemples du XII<sup>e</sup> siècle, il semble bien que l'initiative de la construction du pont a été prise par des personnes privées, Bénézet pour Avignon, Étienne pour Lyon, qui créèrent tout à la fois l'œuvre et la confrérie sous-jacente; les quelques documents conservés tendent à prouver qu'œuvre et confrérie ne faisaient qu'un à l'origine, bénéficiant de la part du maître d'ouvrage institutionnel d'une totale délégation de maîtrise d'ouvrage. En revanche, le cas de Pont-Saint-Esprit montre une initiative institutionnelle, avec création d'une œuvre que l'on pourrait appeler purement laïque; la confrérie apparaît plus tard, et ne coïncide pas juridiquement avec l'œuvre. Cette différence importante tra-

37. L. BRUGUIER-ROURE *Chronique et cartulaire... op. cit.*

duit une évolution sociologique et institutionnelle, pas seulement le résultat d'une disparité géographique. Le siècle qui s'est écoulé entre Avignon et Lyon d'une part, Pont-Saint-Esprit d'autre part, a largement vu se transformer les institutions, les mentalités; on verra plus tard qu'à l'époque de la création de l'œuvre de Pont-Saint-Esprit, la relation entre l'œuvre et la confrérie d'Avignon et de Lyon se modifia profondément.

### L'association pont/hôpital: vecteur de la charité ou synergie d'intérêt?

Il est remarquable que dans les trois cas de création de confréries du pont, les œuvres s'adjoignirent des hôpitaux: cela est sous-jacent à Bonpas en 1166, en Avignon l'hôpital de l'œuvre est mentionné pour la première fois en 1245, à Lyon il l'est dès 1186, et à Pont-Saint-Esprit la construction d'un hôpital neuf intervint en 1308, pour remplacer un hospice préexistant. Or, indépendamment de l'existence de confréries, l'association pont-hôpital au sein d'une œuvre paraît avoir été assez fréquente, mais parfois en sens inverse: c'est-à-dire qu'un hôpital prit en charge la construction d'un pont.

Dès 1166, on trouve mention des «ministres, maîtres et hospitaliers ou gestionnaires de la fabrique (*fabricatoribus*) du pont de Maupas sur la Durance; l'évêque d'Avignon leur abandonna la moitié de ses droits de bac, tant que le pont serait debout, ou que l'œuvre du pont serait active<sup>38</sup>. En 1189, le pape prenait sous sa protection les frères de la *domus pontis* dans leur œuvre; contrairement aux frères d'Avignon, Lyon, Pont-Saint-Esprit, il s'agissait de moines, signalés au moins jusqu'en 1278, mais peu de documents permettent de cerner exactement leur activité. En tout cas, le texte de 1166 prouve qu'ils exploitaient, à côté du pont en construction, un hôpital. D'autres cas existent, assez fréquents: ainsi l'hôpital du Saint-Esprit à Saint-Geniez-les-Martigues, signalé en 1211-1213, qui avait en charge le pont du lieu<sup>39</sup>, celui de Valence peut-être, suivant un acte de 1214<sup>40</sup>. L'idée était, en fait, assez courante: en Italie, l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jacques-d'Altopascio, qui possédaient un hôpital à Fucecchio sur l'Arno, entre Florence et Pise, prit à sa charge la reconstruction du pont dans la deuxième moitié du XII<sup>e</sup> siècle; il en fut de même à Pise, où l'hôpital prit en charge la construction d'un pont en 1155, recevant en 1185 une indulgence, renouvelée plusieurs fois<sup>41</sup>. Il est parfois, au demeurant, difficile de cerner exactement

38. Voir V. MORTER, P. DESCHAMPS, *Recueil de textes...*, t. II, p. 15. Pour la suite, voir M. N. BOYER, «The Bridgebuilding brotherhoods...», art. cité. Celle-ci dénie le caractère de confrérie.

39. M. N. BOYER, *Mediaeval French Bridges*, p. 52.

40. E. MELLIER, *Les ponts anciens et modernes sur le Rhône à Valence*, Valence, 1905.

41. N. PAULUS, *Geschichte...*, op. cit., t. II, p. 247-264.

qui, du pont et de l'hôpital, est arrivé le premier, ou plus exactement quelle institution, entre l'œuvre du pont ou l'hôpital, a pris en charge la seconde.

Quoi qu'il en soit, le couple pont-hôpital a eu une force toute particulière au plan des structures de financement, force que l'on ne retrouve nullement dans l'association pont-chapelle, bien qu'un nombre considérable de chapelles ait existé au voisinage des ponts, ou sur les ponts eux-mêmes; or il est bien rare que l'on trouve mention d'œuvres «pont et chapelle»<sup>42</sup>. Ceci provient de deux raisons toute simples.

Le soin des pauvres et des pèlerins malades fut, aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, une puissante motivation de la charité publique; l'aumône pour la construction et l'entretien d'hospices et d'hôpitaux s'imposait comme œuvre pieuse majeure. Une œuvre de pont dont le financement provenait essentiellement de l'aumône et de la quête avait donc tout intérêt à se doter d'un hôpital, qui conférerait à l'œuvre conjointe pont et hôpital un attrait bien supérieur pour le donateur;

A l'inverse les hôpitaux furent le plus souvent implantés le long des grands axes de communication, soit en ville, soit à proximité d'un franchissement. Beaucoup d'entre eux, dotés de financements souvent largement assurés, d'une gestion et d'un contrôle qui en faisaient des institutions paramunicipales ou para-monastiques, furent amenés à prendre en charge la construction ou la reconstruction, ne serait-ce souvent que du fait de leur seigneurie immédiate.

Il y eut donc une véritable collusion d'intérêts, que ce soit dans un sens ou dans l'autre, entre œuvres du pont et hôpitaux; il faudrait une enquête très approfondie, de ce point de vue, pour savoir si les innombrables *domus pontis*<sup>43</sup>, hospices de campagne établis à proximité d'un pont sur de grands itinéraires, prirent en charge la construction ou l'entretien d'ouvrages dont on ne sait rien en général. Prenons, par exemple, les hôpitaux implantés tout au long des chemins de Saint-Jacques: dans les Landes, on trouve en 1269 l'hôpital du pont de Mons, en 1220 l'hôpital du pont de Dax, en 1254 l'hôpital du pont d'Artigues, en 1224 l'hôpital du pont Saint-Jean<sup>44</sup>. Eurent-ils une responsabilité dans la gestion des ponts à la tête desquels ils se trouvaient?

Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité qu'en deux cas moins, un acte volontaire de communautés urbaines constituées fit passer la maî-

42. Voir par exemple l'œuvre du pont et de la chapelle de Bollène, mentionnés en 1436 dans une bulle spécifiant que les revenus de celle-ci doivent être affectés aux réparations. P. DE FAUCHER, «Le pont de Bollène et la chapelle de Notre-Dame de Bonne-Aventure», dans *Mémoires de l'Académie de Vaucluse*, 2<sup>e</sup> série, t. 5, 1905, p. 15, 287.

43. Voir par exemple la *domus pontis* signalée en 1252 à Castellane: E. BARATIER, *Enquêtes sur les droits et revenus de Charles I<sup>er</sup> d'Anjou en Provence*, Paris, 1969, n<sup>o</sup> 804.

44. H. TREUILLE, «Mémoire sur les chemins de Saint-Jacques dans les Landes», dans *Bulletin de la Société de Borda*, 1978, 102<sup>e</sup> année, pp. 145, 309, 425.

trise d'ouvrage du pont de la collectivité à un hôpital, à vrai-dire placé sous contrôle total des institutions municipales. À Metz, le transfert fut enregistré, peut-être *a posteriori*, dans une charte délivrée en 1222 par les treize jurés, qui décrétèrent que «le pont Thiffroy et l'hôpital du pont Thiffroy est toute une chose», en confiant la garde et l'entretien au sire Jean le Vaudois, généreux donateur de tous ses biens; il semble bien que ce transfert fut lié à un événement totalement factuel. Quoi qu'il en soit, il eut sur la durée d'énormes répercussions, puisqu'en 1267 trois autres ponts de la ville furent confiés à la garde conjointe de l'hôpital Saint-Nicolas et de la maladrerie Saint-Ladre, moyennant l'abandon par la ville des péages; enfin, à partir de 1282, l'ensemble fut assumé par l'hôpital, qui avait racheté les parts de péage de Saint-Ladre<sup>45</sup>. Les jurés de la ville eurent ici manifestement un raisonnement pragmatique, consistant à transférer la construction, l'entretien et la gestion à une institution dotée de moyens financiers, contrôlée par eux: il s'agissait, ni plus ni moins, d'une sorte de concession avant la lettre.

Sans doute une évolution similaire conduisit-elle, dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, l'administration municipale d'Orléans et l'administration ducal à concéder le pont sur la Loire à l'hôpital Saint-Antoine qui était construit sur une île en Loire, tout contre le pont<sup>46</sup>. Le pont et l'hôpital étaient gérés par trois proviseurs qui rendaient compte aux habitants et à l'administration; visiblement, ici encore il s'agit d'un choix pragmatique de la part des institutions municipales, utilisant l'hôpital comme motivation de financement pour le pont.

On ajoutera enfin un autre cas, celui de la Sône en Dauphiné, où en 1323, le régent de la principauté céda au prieur du lieu la chapelle et l'hôpital, à condition que le prieuré achève la construction du pont en dix années<sup>47</sup>. Mais, à vrai-dire, l'association pont-hôpital était ici sans doute plus ancienne que l'acte; celui-ci ne faisait sans doute que constater le transfert au prieuré de la Sône, de ce couple formant une œuvre indépendante à l'identique de ce qui se pratiqua à la même époque à Lyon.

### La reprise du contrôle des œuvres par les pouvoirs institutionnels

Au travers de la diversité des situations, une impression s'impose: celle d'une prise de contrôle de plus en plus forte par les pouvoirs institutionnels, quitte à ce que ceux-ci concèdent, comme on l'a vu, certains ouvrages à des organismes qu'ils contrôlaient directement.

45. M. RAILLARD, *op. cit.*, p. 415-416.

46. A. COLLIN, *Le pont des Tourelles à Orléans*, 1895 (*Mémoires de la Société archéologique et historique de l'Orléanais*) M. N. BOYER, *Medieval...*, *op. cit.*, p. 115-116.

47. Archives Départementales de l'Isère, B 4337.

Cette évolution se lit fort bien en revenant aux ponts d'Avignon, de Lyon et de Pont-Saint-Esprit; de plus, elle montre que le caractère très particulier du financement charitable put entraîner des itinéraires fort différents suivant la pugnacité des diverses parties prenantes, religieuses et laïques.

En Avignon, l'évêque Zoën, entre 1241 et 1261, prit le contrôle de la confrérie, en désignant son prieur en dehors de la communauté; et en 1278, les consuls nommaient deux «recteurs» de l'œuvre, qui donnèrent commission à un personnage extérieur à la confrérie pour quêter. Manifestement, œuvre et confrérie s'étaient donc séparés institutionnellement: la confrérie, érigée en prieuré, était passée sous contrôle épiscopal, alors que l'œuvre était passée sous le contrôle total des consuls. Le XIV<sup>e</sup> siècle ne fit que confirmer cet état de fait: les frères et sœurs furent cantonnés dans l'exploitation de l'hôpital, alors que la ville prenait en charge l'œuvre, comprenant en particulier la récupération des financements charitables par des quêteurs appointés<sup>48</sup>. Mais l'impression générale qui résulte des documents du XIV<sup>e</sup> siècle laisse penser qu'un très grand flou s'institua alors dans la maîtrise d'ouvrage, entre le pape, l'évêque d'Avignon, le chapitre Saint-Agricol nommé collectivement prieur de la confrérie, l'administration royale qui exerçait son pouvoir sur toutes les arches au-delà de la chapelle, enfin l'administration consulaire qui gérait l'œuvre et l'hôpital. Cette situation conflictuelle se maintint au XV<sup>e</sup> siècle, réduite aux protagonistes qu'étaient les officiers royaux et les consuls d'Avignon.

À Lyon, on vu que, dès avant 1185, une charte désignait les habitants de la ville comme responsables du pont. La création de l'œuvre et de la confrérie sous-jacente par frère Étienne fut donc une délégation de maîtrise d'ouvrage. Cette œuvre semble avoir bien vécu jusqu'au dernier quart du XIII<sup>e</sup> siècle; l'archevêque de Lyon y avait même adjoint avant 1226 une aumônerie jusque là indépendante. Des conflits persistants entre l'archevêque et la commune, se traduisirent par plusieurs insurrections, dont une en 1269, où le pont fut mis à mal; ils conduisirent très certainement au transfert pur et simple du pont, des chapelles et de l'hôpital jusque-là gérés par les frères, à l'abbaye de Hautecombe entre 1308 et 1313, puis en 1314 à l'abbaye de Chasagne. L'archevêque agissait peut-être ainsi pour appuyer le chantier du pont sur des institutions financièrement stables; mais le résultat ne fut apparemment pas à la hauteur de ses ambitions, qui n'étaient peut-être que de soustraire le pont à l'emprise municipale<sup>49</sup>. Il en résulta un conflit persistant, qui dura jusqu'en 1335, entre les habitants, l'abbaye et l'archevêque, l'abbaye

48. Dr. PANSIER, «Histoire...», art. cité.

49. Cl. F. MENESTRIER, *Histoire civile et consulaire de la ville de Lyon*, Lyon, 1696, p. 279. M. C. GUIGUE, *op. cit.*



n'assurant manifestement pas l'entretien des ouvrages. Dès 1320, les consuls obtenaient du roi un péage provisoire qui leur donna les moyens de reprendre concrètement le pont; puis, en 1334, les consuls obtenaient du pape la gestion des fonds charitables affectés au pont, mais l'hôpital et les chapelles étaient définitivement exclus de l'œuvre.

Rien de pareil à Pont-Saint-Esprit, sans doute du fait que la création, postérieure aux deux autres, était mieux adaptée à l'évolution sociologique, mais aussi qu'elle n'avait pas à se heurter à des institutions puissantes, se situant en dehors de grandes capitales. Tout au long du Moyen Âge, l'œuvre perdura, dotée dès 1328 d'un péage intitulé «le petit blanc», consistant en une taxe sur le sel passant sous le pont; dirigée par un bureau comprenant le sénéchal royal, le prieur de Saint-Saturnin, trois recteurs désignés l'un par le sénéchal, le second par le prieur, le troisième par les habitants, enfin un recteur prêtre désigné par ses confrères, elle s'appuyait sur la confrérie qui gérait l'hôpital magnifiquement reconstruit à partir de 1308<sup>50</sup>.

Ainsi, manifestement, deux tendances contradictoires purent se manifester. De la part des institutions ecclésiastiques, la tentation était très grande de récupérer dans l'œuvre la partie la plus liée à la religion: chapelle, prieuré, et revenus afférents (il va de soi qu'au-delà des préséances, ce dernier aspect était sans doute déterminant), qu'il s'agisse de revenus charitables ou non. À l'inverse, les institutions consulaires, dans le souci de l'utilité publique, cherchaient à récupérer le contrôle de l'affectation de tous les financements, et bien sûr la gestion de l'ouvrage au moins. Les expériences tentées en Avignon et à Lyon ne purent durer plus d'un siècle, car elles étaient trop marquées par un contexte manquant de structures institutionnelles, et par une époque où le sentiment religieux pouvait se confondre totalement avec l'utilité publique.

### L'exploitation du mouvement charitable en faveur du pont

Dès l'origine, la quête indulgenciée fut l'occasion d'une véritable exploitation commerciale, on parlerait aujourd'hui de «marketing». Ainsi, à Grenoble, en 1219, l'évêque, délivrant des lettres d'indulgence, créait en même temps une confrérie de donateurs, le statut de confrère étant délivré en contrepartie du versement d'une certaine somme, et donnant droit au bénéfice de l'indulgence. Il en alla de même en 1379 au pont de la Guillotière à Lyon, où la confrérie des donateurs, d'abord extrêmement limitée numérique-

50. L. BRUGUIER-ROURE, *Chronique...*, *op. cit.* Cette structure du bureau est attestée en 1473, à une époque où la confrérie comprenait statutairement huit prêtres, le nombre de ceux-ci s'étant accru durant le XV<sup>e</sup> siècle.

ment, fut bientôt élargie par une lettre papale qui fixa à mille le *numerus clausus*; puis le *numerus clausus* fut purement et simplement supprimé, le pape déléguant à l'abbé d'Ainay le soin de recruter les confrères<sup>51</sup>. Cette exploitation «commerciale» se manifesta ainsi à Lyon, en 1432: la bulle d'indulgence d'Eugène IV fut reproduite sur 111 douzaines de feuilles de parchemin, 24000 vidimus furent envoyés dans toutes les régions environnantes. Et les comptes relatent l'aventure d'un des quêteurs professionnels qui contrefit les vidimus avec un compagnon, vendant 34 absolutions à un écu et quatre à deux écus, après s'être enfui avec une femme de Vienne<sup>52</sup>.

D'autres comptes légèrement plus anciens, signalent l'origine des membres de la confrérie des donateurs, à l'occasion d'une malversation, encore une: Italie (Asti en Turin), Suisse (Genève, Lausanne), Anjou (Angers), Auvergne (Saint-Flour), Berry (Bourges), Bourgogne (Autun, Auxerre, Mâcon, Sens), Bretagne (Nantes), Champagne (Châlons), Dauphiné (Belley, Grenoble, Valence, Vienne), Franche-Comté (Besançon), Gascogne (Agen), Gévaudan (Mende), Hainaut (Cambrai), Ile-de-France (Paris), Languedoc (Maguelonne, Mirepoix, Nîmes, Uzès), Limousin (Limoges), Lorraine (Metz, Toul), Normandie (Coutances, Lisieux), Nivernais (Nevers), Picardie (Beauvais, Clermont, Laon, Soissons), Poitou (Poitiers), Provence (Embrun), Savoie (Les Échelles), Touraine (Tours), Vivarais (Tournon, Viviers)<sup>53</sup>. On peut ainsi s'expliquer pourquoi les testaments, si souvent, laissèrent quelque revenu à une œuvre de pont: la renommée de ceux-ci était fonction du nombre de quêteurs envoyés par les chemins, et de leur capacité à émouvoir les populations grâce à des relations plus ou moins légendaires, toujours édifiantes, de la construction<sup>54</sup>.

Dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, et de plus en plus au fil du temps, la quête devint une pure affaire financière, arrentée à des particuliers pour un somme forfaitaire. Les gestionnaires du pont n'avaient ainsi pas à se préoccuper de recruter des quêteurs, et n'avaient pas à faire face aux innombrables problèmes de malversations, voire de vols et d'agressions sur la personne des quêteurs. Ainsi, les recteurs d'Avignon arrentèrent en 1426 à un particulier de Nice, pour 300 florins, le droit de quêter au nom du pont en Italie, en Savoie, en Dauphiné, dans le Comtat Venaissin et la Provence; l'année suivante, le droit de quêter pendant quatre ans en Bretagne, Normandie, Anjou, Maine et Poitou l'était à un noble homme du diocèse d'Avranches, en Normandie<sup>55</sup>.

51. M. C. GUGUE, *Recherches sur Notre-Dame...*, *op. cit.*

52. Archives municipales de Lyon, CC 193.

53. Archives municipales de Lyon, CC 192.

54. Voir sur ce plan la publication des récits apocryphes de l'action de Bénézet, utilisés par les quêteurs dans leurs pérégrinations pour le pont d'Avignon, publiés par D. M. MARIÉ, *op. cit.*

55. P. PANSIER, *article cité*, p. 20.

Au début du XVI<sup>e</sup> siècle, un autre système fut employé par les échevins de Mâcon pour rentabiliser les lettres d'indulgence accordées en 1524: ils écrivirent aux curés du diocèse pour que ceux-ci publient les lettres, et recueillent les dons, moyennant une commission du quart de la recette...<sup>56</sup>.

### La charité suffisait-elle comme moyen de financement?

Mais, en définitive, que représenta le financement charitable, en tant que tel, dans la construction des ouvrages? Peut-on prétendre qu'un pont ait jamais été construit uniquement par l'affectation de ce type de ressource?

Il s'agit sans doute d'une question sans réponse univoque. Le Moyen Âge est tellement peu unitaire qu'on se garde de toute prétention pour apprécier le problème. Si l'on se contente de regarder la fin du Moyen Âge, époque pour laquelle la comptabilité est assez riche, la réponse est évidemment négative, on va y revenir. En revanche, qu'en fut-il pour les époques les plus anciennes? On peut examiner d'abord les trois exemples les mieux documentés pour tenter d'avancer.

*Le cas d'Avignon.* Les textes placent en 1177 le début des travaux; l'ouvrage était en service dès 1186, puisqu'une plainte émana alors des détenteurs du droit de bac dont les revenus avaient disparu<sup>57</sup>. Par ailleurs, aucune source n'atteste qu'un autre moyen de financement ait été mis en œuvre; le péage ne fut installé qu'en 1186, pour dédommager les propriétaires du bac, et l'œuvre du pont dut racheter, jusqu'en 1216, les droits de ces propriétaires pour que le pont puisse être libre de péage. Le financement charitable permit donc de construire en moins de dix ans le franchissement du Rhône: de quoi s'agissait-il?

Dans son état au début du XVII<sup>e</sup> siècle, le pont d'Avignon, long de près de 915 mètres possédait vingt trois arches de pierre reposant sur vingt deux piles fondées dans le Rhône ou dans ses atterrissements. Ces arches de pierre visibles alors, dont quatre seulement subsistent, ne furent construites qu'après les événements relatifs à la prise d'Avignon en 1226; encore fallut-il plus d'un siècle et demi pour les bâtir toutes: entre 1311 et 1339, l'ouvrage fut presque continûment interrompu, au moins pour la circulation lourde qui empruntait un bac à trille dont le revenu alimentait l'œuvre<sup>58</sup>. On sait par ailleurs que quatre arches furent lancées du temps du pontificat de Clément VI, en 1352 seulement<sup>59</sup>; en 1355, une des arches en re-

56. Archives municipales de Mâcon, DD 14.

57. P. PANSIER, *article cité*.

58. M. FALQUE, *Le procès du Rhône et les contestations sur la propriété d'Avignon*, Paris, 1908.

59. S. BALUZIUS, *Vitae paparum avinionensium*, ed. G. MOLLAT, Paris, 1914, t. I, p. 287.

construction fut ornée aux armes d'Hugues de Sadé, en raison de sa participation financière<sup>60</sup>.

Préalablement à 1226, l'interprétation des textes permet d'affirmer que l'essentiel de l'ouvrage était en bois<sup>61</sup>; cependant, les récits plus ou moins légendaires des faits et gestes de Bénézet, qui servaient d'invite à l'aumône, mentionnent de façon très nette la construction de piles de pierre par ce dernier. Force est donc de conclure que le premier pont était constitué par un tablier de bois prenant appui sur des piles de pierre; il était établi au niveau bas actuel de la chapelle Saint-Nicolas, et possédait nécessairement des appuis intermédiaires formés de palées de bois, les piles étant distantes les unes des autres d'une trentaine de mètres.

Pourquoi une telle structure mixte? Le commandant MARIÉ a montré, par un raisonnement purement déductif, que Bénézet utilisa les restes d'un pont gallo-romain ruiné, dont il reprit les piles en les réparant le cas échéant; certaines analyses archéologiques intervenues depuis ne démentent pas, bien au contraire, cette thèse<sup>62</sup>. Ces investigations ont prouvé que plusieurs piles étaient fondées sur une semelle de bois, les datations C<sup>14</sup>, malheureusement non recalées depuis, pointant sur la première moitié du premier millénaire. Mais d'autres bois, inclus dans telle ou telle des piles, ont été datés de la seconde moitié du premier millénaire; par ailleurs, l'examen des élévations de piles alors conservées semblait prouver un nombre de reprises très élevé, avec des marques de tâcherons de l'époque romane comme de l'époque gothique.

Aujourd'hui, compte-tenu de la destruction des moignons de piles du lit majeur, et de la stabilisation du niveau de l'eau dans le lit mineur, il est malheureusement impossible d'effectuer la moindre analyse contradictoire. Cependant, les analyses déductives du commandant MARIÉ sont suffisamment convaincantes pour que l'on puisse affirmer que Bénézet édifia un pont de charpente, après avoir restauré les piles d'un ouvrage gallo-romain préexistant. En revanche, rien n'atteste que le pont ait eu, dès l'origine, l'ampleur actuelle: celle-ci ne fut fixée qu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, lors de la construction de la tour Philippe le Bel côte rive gauche; quelle configuration avait, préalablement, le Rhône? On ne peut affirmer que son lit mineur de l'époque a correspondu au lit mineur actuel.

Quoi qu'il en soit, le pont de Bénézet, édifié en une dizaine d'années grâce au recueil de fonds charitables par la confrérie, fut certainement un

60. M. SAGNIER, «Le pont Saint-Bénézet», dans *Congrès Archéologique de France*, 1882, p. 259.

61. Sur toute cette partie, voir D. M. MARIE, *op. cit.*, qui a livré la meilleure étude critique de l'historiographie du pont, et la meilleure analyse archéologique des vestiges. On trouvera dans cet ouvrage une bibliographie des nombreux ouvrages traitant du pont.

62. R. PERROT, J. GRANIER, S. GAGNIÈRE, «Contribution à l'étude du pont Saint-Bénézet», dans *Mémoires de l'Académie de Vaucluse*, t. V, 1971, p. 67-93.

pont de charpente. Il lui fallut deux siècles, voire trois, pour être pont à piles et arches de pierre franchissant le lit majeur: le financement charitable, s'il avait permis d'édifier rapidement l'ouvrage de charpente, ne suffit manifestement pas par la suite pour permettre la reconstruction en pierre de façon concentrée dans le temps.

*Le cas de Lyon.* La construction de l'ouvrage lyonnais sur le Rhône fut, au moins au départ, entièrement couverte par des financements charitables: ce n'est qu'en 1320 que les habitants obtinrent, pour la première fois, un droit de barrage accordé par l'administration royale<sup>63</sup>.

On possède bien peu de données sur l'ouvrage de la fin du XII<sup>e</sup> siècle; lancé dès avant 1185, il s'écroulait déjà en 1190 au passage des armées de Richard Cœur de Lion<sup>64</sup>. Malheureusement, aucun témoignage historique ne demeure des ouvrages alors construits; et les documents historiques ne permettent aucune extrapolation régressive avant 1314, date à laquelle le frère Conrad, moine de l'abbaye de Hautecombe, est crédité d'avoir édifié (ou réparé) un pont de bois bon et fort<sup>65</sup>. Ainsi s'impose l'idée que le pont construit par le frère Étienne fut un pont de bois, éventuellement sur piles de pierre; ce n'est qu'après 1335 que progressivement, il fut transformé en un pont à arches de pierre sur piles. Il n'est pas même sûr, d'ailleurs, que le pont de frère Étienne ait été implanté exactement sur l'axe actuel; certains indices peuvent faire penser qu'il était situé un peu en amont. Il fallut plus de deux siècles pour que l'ensemble de la traversée du Rhône devienne un pont à dix huit arches, un siècle supplémentaire pour devenir un pont à vingt arches. Le financement charitable était bien loin...

*Le cas du pont de Pont-Saint-Esprit.* Alors qu'Avignon et Lyon sont entachés de lacunes documentaires considérables, au point qu'à Lyon, on ne peut même pas affirmer que le pont du XII<sup>e</sup> siècle coïncide avec le pont moderne, l'ouvrage de Pont-Saint-Esprit tranche par son apparente simplicité d'interprétation. Ici, comme en Avignon et à Lyon, le financement pour la construction originelle semble avoir résulté exclusivement de la charité publique; cependant, on ne peut être totalement affirmatif, puisque, dès avant la création de la confrérie, les consuls de Bourg-Saint-Andéol avaient été capables d'amasser les matériaux nécessaires au chantier, et s'approprièrent à rémunérer des ouvriers. Ils n'en furent empêchés que par des problèmes juridiques<sup>66</sup>.

63. J. BURNOUF et alii, *Le pont de la Guillotière...*, op. cit., p. 28 et suiv., p. 84 et suiv.

64. M. C. GUGAÏE, *Recherches sur Notre-Dame...*, op. cit.

65. J. BURNOUF et alii, *Le pont de la Guillotière...*, op. cit., p. 84 et suiv.

66. Ceci intervint l'année même de la fondation du pont, en 1265, du fait d'un conflit de juridiction entre l'œuvre et le seigneur du lieu, qui était le prieur de Saint-Saturnin-du-Port. Voir L. BRUGUIER-ROURE, *Chronique et cartulaire...*, op. cit.

Entamé en 1265, le chantier du pont se termina en 1308: une charte de 1307 atteste de ceci, puisqu'elle mentionnait qu'il manquait au pont une arche de pierre. Quarante trois ans avaient été nécessaires pour bâtir un pont remarquable, constitué de vingt arches, long d'un peu moins de neuf cents mètres: entièrement conservé, ce pont a le mérite, par rapport aux deux exemples précédents, d'avoir été construit dès l'origine en pierre.

Les ressemblances sont d'ailleurs extraordinaires avec le pont d'Avignon. Les piles furent appareillées en bossages, avec avant et arrière-bec triangulaires très aigus, reprenant l'aspect des piles gallo-romaines remaniées sous Bénézet, présentes en Avignon. À l'inverse, les arcs à arceaux parallèles, inspirés de l'architecture romaine, furent certainement pratiqués pour la première fois au Moyen Âge à Pont-Saint-Esprit; ils furent repris dans les arches d'Avignon<sup>67</sup>.

*Le financement charitable pour le premier investissement.* Ainsi, au-delà des spécificités sociologiques, l'histoire de ces trois ponts montre que le financement charitable put être suffisant pour construire de très grands ouvrages. Mais le produit final fut très différent suivant l'époque et la stabilité institutionnelle. En Avignon et à Lyon, Bénézet et Étienne surent créer des confréries pour rassembler des fonds importants qui permirent de construire des ouvrages de charpente, éventuellement appuyés sur de piles de pierre préexistantes ou non; les délais d'exécution furent assez réduits, malgré l'ampleur (neuf ans en Avignon, une dizaine d'années à Lyon), s'assimilant en définitive à une opération «coup de poing». Dans ces deux cas, les œuvres sous-tendues par des confréries ne purent cependant résister à l'évolution institutionnelle, et aux luttes de pouvoir de grandes capitales; jamais elles n'eurent la pérennité suffisante pour transformer ces ouvrages de charpente en grands ponts de pierre, malgré l'appel continu au financement charitable.

En revanche, la création de l'œuvre du pont de Pont-Saint-Esprit fut sans doute exactement en phase avec les institutions locales; si les luttes de pouvoir n'y furent pas absentes, sa pérennité permit d'emblée la construction d'un ouvrage de pierre. Il fallut un demi-siècle pour terminer celui-ci; si le délai paraît court, à l'échelle du millénaire, on s'imagine, en se transférant à notre époque, ce que fut la force institutionnelle de l'œuvre capable de maintenir le cap sur une telle durée, avec une ressource aussi peu contrôlable que celle de la charité publique. À ce titre, Pont-Saint-Esprit figure parmi les exemples les plus remarquables de la construction de grands ouvrages en France; car, répétons-le, Avignon attendit deux siècles avant d'être terminé avec la même qualité, Lyon deux siècles de plus encore.

67. Sur cet aspect, voir J. MESQUI, *Le pont en France avant le temps...*, op. cit., p. 262.

Mais, au-delà de ces trois exemples bien documentés, il est impossible de déterminer quelle fut aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles la part exacte des financements charitables pour la construction d'ouvrages; dans quelle mesure le produit des quêtes, indulgenciées ou non, permettait-il de couvrir les coûts de construction? La documentation est bien trop lacunaire, avec de sauts de l'ordre de la décennie, voire plus. Trop souvent les auteurs modernes ont tendance à relier des indications sur l'état des ouvrages aussi éloignées les unes des autres, alors que la durée de vie des ouvrages elle-même n'était souvent pas si grande. Tel constat d'inachèvement d'un pont à une date donnée ne saurait induire qu'un quart de siècle plus tôt, le même pont n'était pas en état de fonctionnement dans une autre configuration.

Tout ceci pour dire que les exemples d'Avignon, Lyon et Pont-Saint-Esprit doivent inciter à la plus grande prudence. Si l'on peut affirmer que rares furent les cas où la stabilité des institutions permit la construction de grands ouvrages de pierre comme le pont de Pont-Saint-Esprit à l'aide exclusive du financement charitable, il n'est pas improbable que nombre de petits ponts, de bois, voire même de pierre, se suffirent d'un tel mode de financement<sup>68</sup>.

En revanche, hormis le cas du pont de Pont-Saint-Esprit qui fait vraiment figure d'exception, les grands ouvrages ne purent, en général, être réalisés que grâce à la présence de ressources fixes d'ordre fiscal, et d'une institution forte capable de les assumer. Tel fut le cas, par exemple, des ponts de Cahors aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles<sup>69</sup>: un demi-siècle fut nécessaire pour la construction du pont Valentré, à l'aide des produits d'un péage affecté; de même, Montauban, dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, nécessita une vingtaine d'années<sup>70</sup>. Le financement charitable, nécessitant le recours à la quête, dut être considéré par nombre de maîtres d'ouvrage comme bien trop aléatoire pour être tenté, servant tout au plus d'appoint à des ressources bien mieux maîtrisées qu'étaient les péages.

On peut donc s'interroger sur les raisons qui poussèrent à la création d'œuvres à confréries, entièrement basées sur la charité: comment les analy-

68. Voir ainsi les indulgences accordées par Clément V pour ceux qui contribueront à la construction de quatre ponts en bois sur la Garonne et sur la Save près de Grenade-sur-Garonne. R. RUMEAU, *Inventaire sommaire des archives communales de Grenade*, Paris, 1896, p. 57.

69. R. REY, «Le pont Valentré à Cahors», dans *Congrès Archéologique de France*, 1937, p. 270. Archives municipales de Cahors, BB2, CC7, CC9, DD4, 6, 12, 41, 42.

70. M. DEVALS AINE, «Le pont de Montauban», dans *Annales archéologiques*, t. XVI, p. 39. O. GONDRAU, «Le pont vieux de Montauban. Ses transformations depuis son origine», dans *Les routes du Sud de la France*, Paris, 1985, p. 201-212 (Colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> Congrès national des sociétés savantes, Montpellier, 1985).

ser autrement que comme des réponses à des situations paralysées par un contexte institutionnel conflictuel incapable de dégager la notion d'utilité publique<sup>71</sup>?

*Le financement charitable comme appoint à d'autres financements.* Comme il vient d'être dit, le financement charitable fut, dans la majorité des cas, un appoint à d'autres sources de financement, en tout cas pour les grands chantiers. Son poids était d'autant plus important que l'événement le déclenchant était important (rupture totale d'un ouvrage, par exemple). Si l'on examine, par exemple, les comptes de l'œuvre du pont et hôpital Saint-Antoine à Orléans, pour les trois années 1387, 88 et 89, les revenus charitables représentent tout au plus 4 % des recettes globales, la majorité provenant des revenus fonciers de l'œuvre<sup>72</sup>. Très exactement à l'inverse, les comptes des ponts de Ponts-de-Cé, en 1495-1498, font état de revenus charitables de deux livres dix sous, pour une recette totale de mille cinq cents livres<sup>73</sup>.

Certes, ces exemples sont relativement excentrés par rapport aux régions privilégiées pour le financement charitable. À Mâcon, dans les années 1523-25, les quêtes indulgenciées rapportèrent, bon an mal an, une centaine de livres, ce qui n'était, certes, pas négligeable, mais couvrait tout au plus des travaux de réparation courante<sup>74</sup>.

## Essai de synthèse

En définitive, le phénomène du financement charitable pour le pont est encore mal connu dans ses implications exactes. En effet, on ne peut distinguer l'analyse de ce phénomène sans prendre en compte l'environnement politique et institutionnel direct de l'ouvrage; il est très souvent mal connu, les conditions exactes du financement faisant par ailleurs l'objet d'une documentation très lacunaire.

Il a existé un mouvement de fond, dès l'aube du millénaire, pour considérer que la participation au financement d'un pont était œuvre pie, valant absolution des fautes commises; ce mouvement de fond justifia, tout au long du Moyen Âge, l'inclination à la pratique des legs testamentaires, ou des aumônes. Jamais, cependant, ce mouvement n'aurait jamais permis, à lui seul, la construction d'ouvrages de grande taille sans la conjonction de cir-

71. Voir sur ce plan J. ROSSIAUD, «Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle? Les transports au Moyen Âge», dans *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, t. 85, 2, 1978.

72. Archives municipales d'Orléans, CC 920.

73. Archives municipales d'Angers, CC 7.

74. Archives municipales de Mâcon, DD 14.

constances très particulières à certains lieux ou certains contextes politiques. Le dernier quart du XII<sup>e</sup> siècle fut une période privilégiée, de ce point de vue: les consulats urbains se cherchaient encore dans leurs rapports avec les seigneurs, parfois multiples, et le concept d'utilité publique n'avait pas encore fait son chemin. Par ailleurs, l'examen des chartes de fondation prouve à quel point les hommes du temps étaient sensibles à la gratuité du passage, qui ne pouvait être obtenue que par l'imposition directe pour la construction de l'ouvrage, ou... le recours à un financement externe, comme le financement charitable.

Le recours à la quête systématique n'est connu, pour cette époque, qu'à Lyon et en Avignon; il anticipa largement sur l'octroi d'indulgences, papales ou épiscopales, prouvant que la création de confréries spécialisées dans ces quêtes fut un mouvement para-urbain, tout à fait indépendant du pouvoir ecclésiastique. Mais, à l'inverse, la rareté de ces confréries spécialisées dans la quête prouve que, dans la majorité des cas, institutions urbaines et seigneurs se rabattirent sur l'affectation de ressources classiques, le plus souvent des péages provisoires; l'emploi systématique n'en est pourtant guère antérieur au XIII<sup>e</sup> siècle. Le cas d'Agen, où l'on désigna en 1189 deux quêteurs appointés par la ville, semble ne pas avoir été une réussite.

Dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, ces confréries disparurent, remplacées par des structures de plus en plus dominées par le pouvoir urbain, malgré la réaction des pouvoirs ecclésiastiques. Dans ce contexte, la création, en 1265, de l'œuvre à confrérie du Pont-Saint-Esprit fut une réussite en plein contre-courant; mais la constitution paritaire du bureau de l'œuvre permit de passer tous les caps difficiles.

Dans le même temps, il est probable que, dans un grand nombre de cas, le mouvement de fond déjà constaté conduisit à coupler pont et hôpital, afin d'optimiser l'affectation des ressources charitables, tout en assurant le contrôle total des œuvres ainsi constituées par les pouvoirs en place. Il n'est nullement improbable que, sur les chemins de grand passage au moins, de tels couplages aient été nombreux en rase campagne; malheureusement, la documentation manque considérablement sur le sujet.

Enfin, dans le XIII<sup>e</sup> siècle toujours, le mouvement charitable fut littéralement exploité au travers du phénomène des indulgences, et des quêtes liées à celles-ci. Cette «industrialisation» de la charité fut peut-être une des causes de la disparition des confréries, tant devait être grande la tentation de la contrôler pour les institutions maîtres d'ouvrage. En tout cas, elle fut totalement récupérée par celles-ci, bien au-delà de la généralisation de ressources fiscales ou parafiscales affectées: l'évolution, à partir du XIV<sup>e</sup> et jusqu'en plein XVI<sup>e</sup> siècle, fut celle d'une banalisation du financement charita-

ble, véritable entreprise commerciale. À vrai-dire, il en allait exactement de même pour la vente des indulgences pour la construction des édifices religieux; mais ce qui est intéressant, dans le cas des ponts, c'est que l'objet même s'était totalement intégré dans le domaine public, géré comme tel par les institutions civiles.