



LES ROUTES DU SUD DE LA FRANCE

DE L'ANTIQUITE A L'EPOQUE CONTEMPORAINE

MER MEDITERRANEE

ÉDITIONS
GALLIEN
1952

E S P A G N E

LES « ŒUVRES DU PONT » AU MOYEN AGE

par Jean MESQUI

Le Sud de la France, objet du présent colloque, est assurément privilégié sur le plan de la conservation d'ouvrages d'art anciens, qu'ils soient de l'époque romaine, médiévale ou moderne : le patrimoine y comprend les plus prestigieux — pont du Gard, pont d'Avignon, pont de Toulouse, mais aussi une foule d'autres, moins connus, dont certains font l'objet de communications ces jours-ci.

L'architecture de ces ouvrages, qui composent un volet considérable de notre patrimoine, mérite l'intérêt de tous. Leur présence doit également inciter à scruter plus profondément l'histoire, pour retrouver, derrière la beauté des pierres, l'œuvre de l'homme et de la société. Qui les a construits, comment ont-ils été financés et élevés : cette interrogation n'a pas eu encore de réponse satisfaisante, si l'on excepte quelques exemples tout à fait particuliers — citons par exemple le pont de Pont-Saint-Esprit sur le Rhône, ou le pont Neuf de Toulouse sur la Garonne ⁽¹⁾. Ailleurs, trop souvent des légendes pseudo-historiques, nées au XIX^e siècle, ont masqué la réalité historique : songeons ainsi à l'ordre mythique des moines bâtisseurs qu'inventa Grégoire dans les années 1800, ces « Frères Pontifes » rattachés au gré des livres aux ponts anciens, à propos du pont d'Avignon en particulier ⁽²⁾.

Il n'est pas question d'effectuer ici un point exhaustif sur la question, mais seulement d'en aborder un aspect touchant particulièrement le midi de la France médiévale. Celui des « œuvres du pont », particulièrement révélateur des structures mises en place autrefois pour édifier les ouvrages.

DE « L'ŒUVRE » MODERNE A « L'ŒUVRE » MÉDIÉVALE

Avant même d'en venir précisément à ces « œuvres du pont », il est bon, en quelques mots, d'éclaircir le vocabulaire, en commençant par celui qui est le plus proche de nous, le vocabulaire contemporain. Hormis en association, le mot « œuvre » a quasiment disparu du domaine technique : on parlera d'œuvre d'art, chef d'œuvre, on évoquera la mise en œuvre, le maître d'œuvre, mais pas d'« œuvre » tout court. Par contre,

ce mot a gardé une importance fondamentale dans le terme « maître d'œuvre », par opposition au « maître de l'ouvrage ». Selon la définition officielle, le second est la « personne morale pour le compte de laquelle les prestations sont effectuées » ; le premier est la « personne morale ou physique qui, pour sa compétence technique, est chargée par le maître de l'ouvrage (...) de diriger ou de contrôler l'exécution du travail et d'en proposer la réception et le règlement ».

L'appellation-même de « maître de l'ouvrage » est relativement récente ; celle de « maître d'œuvre », au sens précis donné ci-dessus, s'est mise en place progressivement au cours des XVI^e et XVII^e siècles, lorsqu'est apparu le besoin d'une direction unique du chantier par un technicien compétent. On trouve ainsi, à partir du XV^e siècle, mention de « conducteurs de l'œuvre », « maîtres de l'œuvre », « surintendants de l'œuvre » pour diriger les travaux urbains menés en régie : au XV^e siècle, ils sont deux — un maçon, un charpentier — l'évolution conduisant peu à peu à substituer à ce tandem un homme unique. Dès cette époque, le mot « œuvre » n'est plus employé isolément : il n'a plus de contenu, qu'il soit institutionnel ou technique ⁽³⁾.

Si l'on poursuit cette remontée dans le temps, on est frappé, à la lecture des textes anciens, de constater qu'aux XII^e, XIII^e et XIV^e siècles, l'« œuvre du pont », *Opus pontis* en latin, est, au contraire, un concept par lui-même signifiant, et tout indique que son caractère est bien plus institutionnel que technique. En veut-on des exemples ? Voici l'« œuvre du Pont » d'Agde (1274), celle d'Agen (XIV^e siècle), celle de Balsièges près de Mende (1421), celle de Céret (1321), celle de Gaillac (1356), de Gignac (1397), de Montauban (1314), de Nyons (1361), de Pézenas (1259-1301), de Quézac (1450), de Rodez (1320), etc., ⁽⁴⁾. Il est inutile d'allonger cette liste, qui prouve la force du concept, et des institutions qu'il représente, essentiellement au sud de la Loire.

Souvent, ces *opera pontis* apparaissent — nous y reviendrons, au détour d'un legs ou d'une donation *ad opus pontis*. On pourrait penser alors qu'il s'agit tout simplement de l'ouvrage, du chantier, et traduire « pour la fabrication du pont ». Mais ailleurs, l'on trouve mention de « gouverneurs », de « recteurs » de l'œuvre, *rectores operis pontis*, enfin de « procureurs de l'œuvre » : le chantier, l'ouvrage, deviennent ici une institution, dotée de directeurs et de représentants agréés. On glisse ainsi de l'*opus* à l'*opera*, avec les « ouvriers » au sens ancien, *operarii*, membres de l'œuvre ⁽⁵⁾.

En quelques cas, les hommes du Moyen Age le renforcent par un autre terme, celui de « fabrique » : ainsi la *fabrica operis* du pont de Bonpas sur la Durance, en 1166, la « fabrique ou œuvre » du pont de Moissac en 1351 ⁽⁶⁾. C'était ici une assimilation avec des structures institutionnelles proches, provenant du domaine de la construction religieuse : jusqu'à

des époques récentes, la « fabrique » d'une église, ou d'une cathédrale, était l'institution chargée de collecter et de gérer les fonds consacrés à la construction et à l'entretien, et de passer les commandes — en quelque sorte un relais entre la maîtrise de l'ouvrage et la maîtrise d'œuvre au sens moderne.

Voici posée d'emblée, la consistance de ces « œuvres du pont » médiévales : en quelque sorte, suivant les termes modernes, une maîtrise d'ouvrage déléguée, à vocation essentiellement administrative et financière. Mais il reste maintenant à établir les conditions d'apparition de ces institutions, leur rôle exact dans l'environnement socio-politique, et à s'interroger sur les circonstances de leur disparition progressive à partir de la fin du XIV^e siècle.

Il faut, pour bien comprendre le système des « œuvres du pont », réaliser le caractère tout à fait extraordinaire du financement nécessaire à la construction *a nihilo*, d'un pont, hormis dans le cadre de structures puissamment assises telles que l'Etat. Au regard des finances d'une collectivité modeste, telle qu'une ville, la construction d'un pont est un investissement hors d'échelle qui ne peut être pris en compte qu'avec l'apport de financements externes. Aujourd'hui, l'Etat, ou les Collectivités tels que les Départements, peuvent mettre en œuvre de tels financements ; par contre, au début du Moyen Age, époque où les pouvoirs étaient entièrement parcellisés, et où n'existait plus le concept d'un impôt d'Etat, toute construction d'un pont ne pouvait donc être ressentie que comme un problème financier insoluble avec les moyens locaux cadrés sur la seigneurie.

Le besoin de circulation étant, aux XI^e et XII^e siècles, extrêmement fort, en liaison avec le renouveau des échanges commerciaux, et la mise en valeur accrue des terroirs, il fallut mettre au point des systèmes de financement extraordinaires. On a coutume d'évoquer d'emblée l'un des plus communs, celui du péage : il joua un rôle important dans le maintien des « œuvres du pont », et un développement particulier sera donné à ce système dans le Midi de la France. Mais plus en amont encore, c'est dans le recours à la charité comme mode de financement que l'on peut trouver l'une des origines du mouvement des « œuvres du pont ».

LA CHARITÉ POUR LE PONT ŒUVRES, CONFRÉRIES ET HOPITAUX

L'idée du recours à la charité publique, pour la construction du pont, apparaît dès 1080 à Toulouse, lorsqu'un chanoine de Saint-Sernin eut l'idée d'affecter à la construction de deux ponts sur l'Hers les aumônes destinées aux pauvres, qu'il avait recueillies en son église. Après avis des plus sages, ces sommes furent déléguées à la « fabrique », permettant

d'édifier deux ponts de pierre ⁽⁷⁾. Cinquante ans plus tard, le comte de Toulouse permettait aux habitants de la ville de construire un pont sur la Garonne, à l'aide des aumônes versées pour la cause ; l'on retrouve cette attitude en maints autres lieux, comme en 1162 à Saumur, où le roi Henri II Plantagenet exhorte ses sujets à léguer des sommes pour la construction d'un pont en pierre sur la Loire ⁽⁸⁾. Pour revenir dans le Languedoc, le pont de Saint-Thibéry sur l'Hérault fait l'objet de dix legs testamentaires au moins entre 1150 et 1203 ; on en relève deux pour celui d'Agde en 1159 et 1212 ⁽⁹⁾.

Avignon, Lyon, Pont-Saint-Esprit

La construction d'un pont sur le Rhône, en Avignon, allait donner à ce mouvement une ampleur tout à fait extraordinaire. Nous ne reviendrons ici que très brièvement sur l'histoire de cet ouvrage, bien analysée par ailleurs ⁽¹⁰⁾. Retenons ici que l'initiative fut totalement extérieure aux corps constitués de la ville, puisque ce fut un pâtre, selon les récits, le fameux Bénézet, qui prit en 1177 l'initiative de quêter dans les rues de la ville pour construire un ouvrage. En butte au scepticisme et à la raillerie, Bénézet parvint néanmoins à convaincre les plus incrédules que l'affaire était réalisable : mais elle dépassait à tel point le contexte local, qu'il fallut immédiatement songer à quêter bien en dehors de l'orbite urbaine.

Bénézet recruta des émules, regroupés en une confrérie dépourvue de statuts ecclésiastiques, mais placée sous l'autorité d'un « prier », avec une chapelle et un chapelain : dès 1187, les confrères vivaient en commun dans une maison proche du pont. Cette confrérie s'enrichit, dès le début du XIII^e siècle d'un hôpital pour les pauvres passants : l'institution, à but charitable, favorisait aussi la charité à l'égard de l'œuvre, nombre de personnes pieuses effectuant aumônes et legs aux hôpitaux.

Le cas de cette « œuvre du pont de l'hôpital » est d'autant plus intéressant qu'elle vécut en totale autonomie durant le premier demi-siècle de son existence ; à partir de 1226 par contre, une sourde lutte opposa l'Évêque et les Consuls de la ville, aboutissant finalement à un partage des responsabilités. Dès le XIV^e siècle, la nomination des recteurs de l'œuvre, comprenons des administrateurs, passe sous le contrôle de la ville, l'œuvre jouant ainsi un rôle de maître d'ouvrage délégué gérant des financements externes.

A la même époque exactement naquirent d'autres œuvres charitables basées sur le même principe de l'association pont-hôpital : citons celle de Lyon (1183), celle de Bonpas sur la Durance (1189) ; suivirent celles de Martigues (1211), de Valence (1214), du Pont Saint-Esprit. Nous n'évoquerons pas ici les cas plus septentrionaux (Orléans, Olivet, Metz). Celle de Lyon, qui a souvent été associée à celle d'Avignon du fait d'une mauvaise interprétation des textes, fut fondée par un certain frère Etienne,

qui, contrairement au cas d'Avignon, semble avoir agi en concertation étroite avec les notables de la ville. Dès 1186, un hôpital est associé à l'œuvre, entièrement laïque, qui vivra fort bien jusqu'à sa dissolution en 1308 par l'Archevêque : on y reviendra ⁽¹¹⁾.

Enfin, à côté des œuvres mal connues que sont celles de Bonpas, de Martigues et de Valence, celle du Pont Saint-Esprit naquit en 1265, sous l'impulsion du seigneur et des habitants. Une fois de plus l'œuvre eut ici un caractère laïc, et la nomination de ses maîtres fut le fait du seigneur et des habitants eux-mêmes ⁽¹²⁾.

Dans les deux derniers cas, c'est un processus de genèse différent de celui d'Avignon qui se manifeste : Lyon ne possédait pas d'institutions municipales reconnues en 1183, et la volonté des habitants, exprimée par Frère Etienne, ne pouvait se manifester qu'au travers d'une institution parallèle, celle de l'œuvre. A Pont-Saint-Esprit, il en fut de même, à la différence près que l'institution était paritaire entre habitants et seigneur.

L'évolution des œuvres du Pont et de l'Hôpital

Les difficultés qui purent se poser à de telles structures devaient néanmoins se faire jour, du fait, en particulier, de la relative richesse de ces œuvres.

Dès le début du XIII^e siècle, en effet, la tâche des quêteurs qui constituaient l'œuvre fut facilitée grâce à l'octroi d'indulgences (remises de purgatoire) données par papes et évêques aux donateurs. Les quêteurs sillonnaient ainsi des régions plus ou moins vastes avec des lettres lues le dimanche, lors du prêche, et revenaient avec des sommes importantes de leurs tournées. La tentation était donc grande pour tous les pouvoirs politiques de prendre le contrôle de ces institutions, que ce soit au niveau spirituel, ou au niveau financier.

L'œuvre d'Avignon fut, pour la partie gestion, récupérée ainsi par la ville d'Avignon. A Lyon, l'archevêque, au contraire, confia à partir de 1308 sa gestion à des abbayes ; après une trentaine d'années de lutte entre l'archevêque et les consuls de la ville, ces derniers récupèrent finalement la gestion du pont en 1334, sans l'hôpital cependant.

Enfin, l'œuvre du Pont Saint-Esprit ne put échapper à ces tiraillements : de conflit en conflit, entre les habitants et le seigneur au début du XIV^e siècle, c'est en définitive l'administration royale qui prit le contrôle de l'œuvre, s'adjudgeant la nomination de ses recteurs.

Dans tous les cas, apparaît en filigrane l'ambiguïté de l'essence des œuvres du Pont et de l'Hôpital : en effet, une fois le pont construit, la répartition des fonds entre l'entretien de l'ouvrage, la construction et le fonctionnement de l'hôpital, ne pouvait qu'être génératrice que de conflits incessants.

Le rôle des œuvres du pont et de l'hôpital

Contrairement à bien des thèses lancées sans preuves aux siècles passés, jamais ces œuvres ne furent prises en charge par un ordre religieux ; nées indépendamment les unes des autres, elles étaient des confréries laïques, tout en ayant un vernis religieux puisque, par essence même, elles avaient vocation charitable.

Il est par contre difficile de cerner exactement leur rôle dans la maîtrise d'œuvre au sens moderne du terme. En effet, s'il ne fait aucun doute que leur rôle essentiel était de collecter les sommes par le moyen de quêtes, et de gérer l'emploi de ces sommes, les textes sont muets quant à leur rôle sur le processus technique. Ce mutisme est un premier indice pour une absence de l'œuvre sur le plan technique. Un deuxième indice peut être fourni par l'examen d'institutions similaires, comme l'œuvre du pont et hôpital d'Orléans : au cours du XIV^e siècle, celle-ci se comporte comme un maître de l'ouvrage commun de l'époque, c'est-à-dire sans relais technique entre les gestionnaires et l'entreprise⁽¹³⁾. Rappelons qu'il est pratiquement réservé aux souverains de disposer, dans leur corps d'officiers, de techniciens — les Maîtres des œuvres — suivant l'appellation de l'époque, susceptibles de suivre et de diriger un chantier.

Les œuvres du pont et de l'hôpital ne sont donc, en aucune manière, une structure de maîtrise d'œuvre au sens moderne, pas plus vraisemblablement qu'elles ne sont une structure d'entreprise. Ici encore, on effectuera le parallèle avec les « fabriques » de cathédrales et d'églises, contemporaines des œuvres et répondant aux mêmes motivations, qui n'ont pas de fonction technique : celle-ci est assurée par des spécialistes extérieurs rémunérés à la tâche ou en régie.

Mais c'est, en définitive, le caractère même des œuvres courantes, qui vont être examinées maintenant, qui en fournit la preuve la plus manifeste. Car la seule différence entre les trois œuvres qui viennent d'être examinées, et celles qui vont suivre, est le volume du personnel : les quêtes lointaines et le fonctionnement de l'hôpital exigeaient, en effet, un nombre de confrères élevé.

LE CAS GÉNÉRAL DES « ŒUVRES DU PONT »

A la lumière de ces trois premiers exemples, il est plus facile de comprendre dans quelles circonstances naquirent les œuvres du pont, dans les premiers temps tout au moins. Dans tous les cas, ces institutions furent créées dans le but de gérer une source de financements extraordinaire destinée à la construction d'un pont, les autres institutions socio-politiques se révélant inadaptées, voire inexistantes, pour la cause. Furent-elles toutes, au Moyen Age, officiellement appelées œuvres, comme nous le

faisons ici ? Non pas, car, dès cette époque existait sans doute l'ambiguïté entre l'institution, et le processus de réalisation : mais si le texte médiéval, souvent ne les nomme pas, il nomme ceux qui constituaient l'œuvre, les *operarii*, « ouvriers ».

Les œuvres liées à la collecte d'aumônes

On peut, en premier lieu, évoquer les ponts qui, à l'instar des grands d'Avignon, Lyon, Pont-Saint-Esprit, bénéficièrent de lettres d'indulgence épiscopales destinées à favoriser aumônes et legs. Deux cas précis montrent fort bien, comment, à cette occasion, le pouvoir délivrant l'indulgence créa une institution spécifique chargée de collecter les fonds. A Rodez, en 1320, l'évêque commit son vicaire et un chanoine du chapitre cathédral comme « recteurs » de l'œuvre du pont de Laguiole, pour lequel il venait de délivrer une lettre d'indulgence⁽¹⁴⁾. Ainsi conservait-il un contrôle quasi total sur l'œuvre et sur sa gestion ; on peut ainsi supposer que, par ailleurs, les habitants de la ville furent sollicités, mais comme simples membres sans influence directe sur la gestion.

A Mende, en 1421, dans les mêmes conditions, l'évêque nomma également deux directeurs de l'œuvre du pont de Balsièges ; mais ici, l'un d'entre eux représentait l'évêque, l'autre la ville⁽¹⁵⁾.

En somme, dès lors qu'un évêque décerne une indulgence en faveur d'un pont, il cherche à créer une structure distincte des institutions existantes — urbaines en particulier — afin de pouvoir assurer un contrôle constant de la gestion des fonds considérés comme d'essence religieuse. Selon les cas, la position peut être plus ou moins souple quant à l'association des laïcs habitants de la ville ; mais en tout état de cause il est exclu que la gestion soit assurée par la communauté urbaine seule.

Les œuvres liées à un péage provisoire

Un autre cas bien tranché est celui où le souverain octroie, pour la construction de l'ouvrage, un péage provisoire sur piétons et cavaliers, généralement appelé une « barre » dans le Midi de la France.

Voyons ainsi le cas de Montauban, en 1314 : l'œuvre comprend un représentant de la ville, et un représentant du pouvoir royal, en l'occurrence le Bailly de Quercy⁽¹⁶⁾. Il en est de même par exemple de Romans.

Quelle fut, dans le cas général, l'indépendance de ces œuvres par rapport au pouvoir municipal ? La réponse est ici très variable : car, à l'opposé de cas tels que l'œuvre de Montauban, ou celle de Toulouse, en 1435, l'œuvre n'était le plus souvent qu'une émanation du corps municipal, chargé de gérer les fonds, sans représentation directe du pouvoir souverain qui allouait le péage provisoire. A Agen, au milieu du XIV^e siècle, l'œuvre est constituée par des bourgeois de la ville, spécialement rémunérés par elle, qui n'ont aucune autonomie de décision, réservée

aux édiles. Dans d'autres cas, très nombreux vraisemblablement, l'œuvre naquit, au contraire, de l'absence d'institutions municipales établies, et de la nécessité de création par le seigneur d'une personne morale susceptible d'assumer la gestion ⁽¹⁷⁾.

C'est dans ce cadre, extrêmement variable, que se constituent, aux XIII^e et XIV^e siècles, nombre d'œuvres du pont : car chacun avait, dans le cadre des financements épars de l'époque, intérêt à ce qu'une personne morale « cristallise » l'intérêt de la population pour le pont. Il était psychologiquement nettement plus évident de donner une aumône, ou de léguer une somme à une « œuvre » au caractère charitable toujours sous-jacent, et volontairement entretenu par l'église, que de faire ces mêmes dons à son seigneur ou à sa ville.

Nombre d'œuvres ne nous sont connues, d'ailleurs, que par le biais de ces dons charitables faits à la veille de la mort, ou dans une circonstance difficile. Parmi d'autres exemples, l'un des plus significatifs est celui de la Dauphine de Grenoble qui, en 1228, lègue des sommes aux œuvres des ponts de Grenoble, Vienne, Grignon, Gière, Avignonnet, Cognet, Ponthault, Cordéac ; ou encore celui de la dame de Saint-Jean-de-Bornay, qui lègue 10 sous en 1248 pour les ponts de Lyon et de Vienne ⁽¹⁸⁾. Au cours des XIII^e et XIV^e siècles, tout le Languedoc, l'Auvergne, le Dauphiné, sont profondément marqués par cette présence de l'œuvre du pont, qui institutionnalise dans le mouvement caritatif le pont salvateur d'âmes.

Mais répétons-le encore : dans la majorité des cas, ces œuvres sont émanations des pouvoirs en place, ou sont censées représenter des institutions n'existant pas encore. L'œuvre du pont ne peut naître qu'avec l'accord du seigneur, qu'il soit d'essence locale, ou qu'il soit le souverain ; mais elle est parfois aussi la manifestation d'une présence urbaine ou villageoise qui n'a pas d'autre moyen d'expression institutionnelle.

La composition et le rôle des œuvres

Ces œuvres, dans le cas le plus général, ne comprenaient guère que deux ou trois membres. Ils pouvaient porter le titre de « recteurs », « proviseurs », « gouverneurs », de l'œuvre, mais, plus souvent, on parlait plus simplement des « ouvriers » (*operarii*), au sens propre du terme et non au sens moderne.

Nous l'avons vu dans quelques cas ci-dessus, les « ouvriers » sont choisis pour leur représentativité par rapport au maître d'ouvrage, ainsi que, peut-être, pour leurs qualités de gestionnaires : ils sont toujours désignés comme bourgeois, ou comme marchands, lorsqu'ils ne sont pas ecclésiastiques. Pour n'en citer qu'un exemple, voyons celui d'Avignon, où, en 1278, les recteurs de l'œuvre sont un chevalier et un drapier ⁽¹⁹⁾. Leur nomination est du ressort seigneurial, qui le plus souvent, concède ce droit à la municipalité lorsqu'elle existe : ainsi, en 1189, à

Agen, Richard I^{er} d'Angleterre donne-t-il pouvoir au « commun de la ville » d'élire deux ouvriers, qu'il distingue bien du « pontenier » ⁽²⁰⁾.

Les lettres relatives à la constitution de ces « ouvriers » sont, en effet, fort claires : ils reçoivent pouvoir de collecter toutes les sommes prévues par le pouvoir souverain pour l'ouvrage, allant selon les cas de l'affectation des amendes à l'imposition, en passant par le péage provisoire, le recueil des aumônes, etc. Ce pouvoir, ils le reçoivent avec les prérogatives du souverain, pouvant y employer l'arsenal juridique dont il dispose, et recourir aux moyens de coercition seigneuriaux. Voyons ainsi la nomination de deux recteurs par l'évêque de Rodez, en 1320 : « Nous vous faisons et constituons promoteurs, ouvriers et recteurs (de la dite œuvre), vous donnant et concédant, aux deux et à chacun isolément, le pouvoir de diriger, représenter, animer, la dite œuvre ; d'exiger, de recueillir, de lever les dons et legs (...) ; de percevoir et de conserver les sommes perçues, de les dépenser et les affecter à la dite œuvre à votre discrétion ; d'intenter toutes actions contre toutes personnes, devant toutes juridictions. Vous concédant aussi le droit de contraindre (...) » ⁽²¹⁾. Ainsi, n'est-il pas rare de voir des « ouvriers » poursuivre en justice tel ou tel exécuteur testamentaire qui refuse de verser un legs, comme à Moissac où en 1351, un chanoine de Cahors refuse de s'acquitter d'un don : malgré la menace d'excommunication lancée par l'évêque, le sénéchal de Toulouse donne droit aux plaignants ⁽²²⁾.

Pour mener à bien cette action de recueil d'aumônes, ou de quêtes, les « ouvriers », s'adjoignent fréquemment un procureur. Ainsi en 1321, les *operarii* de Céret sont-ils accompagnés de deux *procuratores operis* ; en 1278, en Avignon, les deux recteurs constituent un procureur, etc., ⁽²³⁾.

La compétence technique de l'œuvre est, en général, nulle : la distinction qu'effectue, en 1189, Richard entre les « ouvriers » et le « pontenier » est significative. Les premiers ont pouvoir de collecter, en particulier les aumônes, et sont élus par le commun de la ville ; le second est élu par la ville et les « ouvriers », et son rôle, dans les termes mêmes de la lettre, est d'être « compétent », comprenons qu'il doit être un technicien.

Laissons de côté cette fonction du « pontenier » qui se rencontre assez rarement dans les villes moyennes, qui n'avaient pas les moyens de rémunérer un personnel nombreux. D'ailleurs, à Agen même, il semble bien que le « pontenier » ne fut jamais nommé : au XIV^e siècle, l'œuvre n'avait même plus assez de finances pour que les deux « ouvriers » touchent une rémunération... ⁽²⁴⁾.

Selon les cas, ces administratifs sont nommés ou élus : ils rendent compte au pouvoir qui les a institués, tous les ans, tous les trois ans (Saint-Hilaire, Saint-Mesmin), ou encore tous les cinq ans (Agen). Mais en tous les cas, on retiendra que, comme les œuvres du pont et l'hôpital déjà évoquées, les œuvres courantes n'eurent pas le rôle de maître d'œuvre au sens actuel ⁽²⁵⁾.

Dotés de pouvoirs de coercition limités aux seules sources de financement nommément désignées qu'ils avaient à gérer, les « ouvriers » n'avaient pas même l'intégralité de la responsabilité des actes administratifs qui concernaient la construction de l'ouvrage : dans le cas des œuvres liées à des structures municipales, la passation des contrats était le fait conjoint des « ouvriers » et des « consuls ».

On est donc fort loin, lorsque l'on appréhende une œuvre du pont, de cerner le maître d'œuvre de l'ouvrage : le maître d'une œuvre médiévale n'est, et ne doit jamais être considéré comme un maître d'œuvre moderne. Ainsi pourront être évités les contresens historiques attribuant la paternité technique d'un ouvrage à un administratif pur, trop souvent faits dans les études historiques concernant les ponts.

LA DISPARITION DES ŒUVRES DU PONT

A partir du xv^e siècle, nous l'avons dit, le concept même d'« œuvre du pont » tend à s'estomper dans les textes anciens. Bien que, dans le processus technique concret concernant la construction du pont, cette évolution n'ait guère de répercussions, elle traduit néanmoins une profonde mutation sociale et administrative, qu'il convient d'analyser en quelques mots.

Le Midi de la France, région privilégiée pour les œuvres

Remarquons, en premier lieu, au vu des exemples cités plus haut, la nette concentration de la mention d'« œuvres du pont » au Moyen Age dans les régions situées au sud de la Loire. La seule explication de ce fait provient si l'on compare une carte des œuvres, et une carte des financements charitables : l'« œuvre du pont » existe là où la charité publique tend à s'exercer pour ce domaine de la construction, et inversement la charité publique se cristallise grâce aux œuvres.

Cette implantation privilégiée, marquée au sud de la Loire, provient en partie d'une disparité de la documentation, mais elle traduit, même relativisée, une différence fondamentale de l'appréhension administrative du pont. Car au nord de la Loire, et plus généralement, dans toutes les zones à institutions seigneuriales fortes, le pont reste un secteur seigneurial réservé ou presque. Si les financements sont assurés par la population, il le sont par des impositions, ou des taxes permanentes gérées de façon relativement suivie. La charité n'a donc pas le besoin de s'exprimer, en tout cas moins que dans le Sud, où, semble-t-il, les institutions seigneuriales cèdent le pas très rapidement à des initiatives plus indépendantes.

Il est particulièrement intéressant de constater cet état de faits, qui sans traduire un clivage social, montre au moins une emprise féodale plus forte dans les régions septentrionales sur les secteurs d'utilité publique ; et, corrélativement, une libération et une prise en charge plus rapide de ce domaine, au niveau des habitants du Sud de la France.

Ceci est encore confirmé si l'on examine une carte de péages provisoires accordés à des municipalités pour construire leurs ponts par les autorités royales, phénomène quasi inconnu au nord de la Loire avant le milieu du xiv^e siècle.

La banalisation du pont dans les œuvres d'utilité publique

Chacun sait que, dans les années 1340-1360, la France entière fut animée d'un sursaut extraordinaire, dû au début de la guerre de Cent ans, et à la nécessité, dans un temps extrêmement bref, de construire des fortifications autour de toutes les villes qui en étaient dépourvues, de réparer les anciennes murailles, etc.

Pour les financer, une seule voie était possible : l'octroi par le souverain d'impositions indirectes et de taxes sur les marchandises entrant et sortant des villes. L'imposition directe restait réservée pour financer les efforts militaires, et les frais communs. Dans ce contexte de véritable prise de conscience urbaine des nécessités publiques, les souverains laissèrent le plus souvent aux municipalités le soin de la gestion des fonds en question. De là à les appliquer à toutes les dépenses publiques, et non seulement à la fortification, il n'y avait qu'un pas : il fut rapidement franchi ⁽²⁶⁾.

Par ailleurs, les surcharges financières pesant sur toutes les populations, urbaines et rurales, dans toute la France, contribuèrent à tarir le mouvement charitable en faveur du pont ; çà et là on le voit se maintenir, par l'effet d'une indulgence, comme à Orléans en 1435-36, ou à Balsièges en 1421, voire plus tardivement encore, jusque dans les années 1550, à Mâcon, Vienne. Mais c'est désormais fait rare : ainsi voit-on disparaître dans la Loire, pays traditionnellement marqué par la charité en faveur du pont, ces legs et dons dès la fin du xiv^e siècle ⁽²⁷⁾.

Or l'« œuvre du pont », en tant que concept, était, nous l'avons vu, une façon d'identifier un but charitable, plus qu'une nécessité vitale. Dès lors que la charité s'estompait, les « œuvres » devaient disparaître, absorbées dans la gestion commune des patrimoines urbains.

Certes, leur fonction ne disparaît pas : le Conseil de ville désigne en général quelque personne « commissaire du pont », pour veiller à l'emploi des sommes ; un trésorier, un comptable, sont nommés pour gérer les impôts octroyés par le roi. Significatif de cette évolution, le cas d'Orléans voit disparaître la gestion par l'œuvre du pont et hôpital, au bénéfice de la ville à laquelle le roi accorde des taxes extraordinaires, après l'écroulement de l'ouvrage en 1435 ⁽²⁸⁾.

C'est donc en cette période charnière de la guerre de Cent ans que commença à s'éteindre le mouvement des « œuvres du pont » peu à peu remplacé par la banalisation administrative du pont.

NOTES

(1) L. BRUGUIER-ROURE, « Cartulaire de l'œuvre des églises, maison, pont et hôpitaux du Saint-Esprit (1259-1791) », dans *Mémoires de l'Académie de Nîmes*, 1889-1894 (suppléments aux vol. 12-17). R. LOTTE, *Construction d'un pont sous la Renaissance. Le Pont Neuf de Toulouse*, Paris, 1983.

(2) H. GREGOIRE, *Recherches historiques sur les congrégations hospitalières des frères pontifes ou constructeurs de ponts*, Paris, 1818. Voir à ce sujet les mises au point récentes de M.N. BOYER, « The bridgebuilding Brotherhoods », dans *Speculum*, t. 39, 1964, p. 635. D.M. MARIÉ, *Le Pont Saint-Bénézet. Histoire et réalité*, I, Versailles, 1953.

(3) Ces questions de vocabulaire sont abordées dans J. MESQUI, *Le pont avant l'Ere des Ingénieurs*, Thèse de Doctorat ès lettres, Caen, 1985. Voir aussi J. MESQUI, « Le pont de pierre au Moyen Age : du concept à l'exécution », à paraître dans les *Actes du Colloque Artistes, artisans et production artistique au Moyen Age*, Rennes, 1984.

(4) Afin de ne pas alourdir inutilement ces notes, nous renvoyons ici, pour les références relatives à ces ponts, à notre thèse citée en note 3.

(5) L'Italie a usé fréquemment, de façon quelquefois indistincte, les deux vocables proches d'*opera* et *opus* : voir Th. SZABO, « Les routes toscanes du XI^e au XIV^e siècle », dans *Flaran 2. L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes*, Auch, 1982, p. 267. Les exemples français que nous avons pu rassembler utilisent en général *opus*.

(6) Bonpas : V. MORTET, P. DESCHAMPS, *Recueil des textes relatifs à l'histoire de l'architecture et à la condition des architectes en France*, t. II, Paris, 1929 ; 115. Mois-sac : Bibliothèque nationale, Coll. Doat, t. 127, f^o 183.

(7) V. MORTET, *Recueil de textes relatifs à l'histoire de l'architecture...*, t. I, Paris, 1911, p. 261.

(8) Toulouse : Bibliothèque nationale, Coll. Doat, t. 73, f^o 189. Saumur : E. BERGER, *Recueil des actes d'Henri II*, Paris, 1909-27, t. I, p. 365.

(9) O. TERRIN, *Cartulaire du chapitre d'Agde*, Nîmes, 1969, *passim*. J. ROUQUETTE, *Cartulaire de Béziers*, Paris, 1918, p. 381.

(10) Outre les ouvrages cités en note 2, voir Dr PANSIER, « Histoire de l'Ordre des frères du pont d'Avignon (1181-1310) », dans *Annales d'Avignon et du Comtat venaisin*, t. 7, 1920-21. « Complément à l'histoire de l'Ordre des frères du pont d'Avignon », *ibid.*, 1928, p. 89-90.

(11) Pour Lyon, voir M.C. GUIGUE, *Recherches sur Notre-Dame de Lyon. Origine du pont de la Guillotière*, Lyon, 1876. Voir aussi D.M. MARIÉ et M.N. BOYER, cités en note 2. Voir enfin M.N. BOYER, *Mediaeval french Bridges*, Cambridge, 1976.

(12) L. BRUGUIER-ROURE, cité en note 1.

(13) Orléans : A. COLLIN, *Le pont des Tourelles à Orléans*, Orléans, 1895 (*Mémoires de la Société archéologique et historique de l'Orléanais*). Voir aussi : Archives municipales d'Orléans, CC 920.

(14) Archives départementales de l'Aveyron, G 143, f^o 22.

(15) Ch. PORÉE, « Marchés de construction d'une église rurale et d'un pont en Gévaudan aux XIV^e et XV^e siècles », dans *Bulletin Archéologique du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1904, p. 34.

(16) A Montauban, les gestionnaires des fonds sont intitulés « obriers » en 1314 : Archives de Montauban, Livre rouge f^o 113. Voir M. DEVALS aîné, « Le pont de Montauban », dans *Annales archéologiques*, t. 16, p. 39. Romans : U. CHEVALIER, « Notice historique sur le pont de Romans », dans *Bulletin de la société départementale d'archéologie et de statistique de la Drôme*, t. II, 1867, p. 308.

(17) Toulouse : Archives communales de Toulouse, AA 46, n^o 73. Agen : A. MAGEN, *Jurades de la ville d'Agen*, Auch, 1894. Archives municipales d'Agen, DD 14, DD 15.

(18) A. PRUDHOMME, *Histoire de Grenoble*, Grenoble, 1888. U. CHEVALIER, « Choix de documents inédits sur le Dauphiné », dans *Bulletin de la société statistique de l'Isère*, 3^e s., t. 6, 1874, p. 1.

(19) P. PANSIER, « Histoire de l'ordre... », *art. cit.*, note 10.

(20) V. MORTET, P. DESCHAMPS, *op. cit.*, note 6, p. 159.

(21) Archives départementales de l'Aveyron, G. 143, f^o 22.

(22) Bibliothèque nationale, Coll. Doat., t. 127, f^o 183.

(23) A. SALSAS, *La construction du pont de Céret en MCCCXXI*, Céret, 1891.

(24) En 1348, la ville est obligée d'emprunter pour payer son « ouvrier » ; en 1350-52, les « ouvriers » ne sont plus rétribués. A. MAGEN, *op. cit.*, note 17.

(25) 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*, n^o 59, 1982.

(26) Cet aspect est développé dans notre thèse citée en note 3, et ce n'est pas ici le lieu de s'y étendre, d'autant que le phénomène général est abordé dans tous les ouvrages historiques contemporains.

(27) Voir E. FOURNIAL, *Les villes et l'économie d'échange dans le Forez*.

(28) Cf. note 13, et Archives municipales d'Orléans, CC. 967.