

L'ŒUVRE DE PIERRE SOUFFRON AU PONT NEUF DE TOULOUSE

par Georges COSTA *

Lorsque Pierre Souffron fut appelé à Toulouse par les Commissaires de l'œuvre du Pont, le chantier était en complète stagnation, depuis de longues années (1).

Il faut se souvenir que le passage de la Garonne entre la ville et le faubourg Saint-Cyprien avait été assuré, jusqu'au milieu du XVI^e siècle, par le pont vieux et le pont de la Daurade. Ces deux ouvrages vétustes (2) ne répondaient plus alors aux exigences du trafic, dans une cité en pleine expansion économique grâce au commerce du pastel. Pas plus qu'ils ne convenaient aux besoins du pouvoir royal qui souhaitait la construction d'un nouveau pont capable de permettre aisément, à ses troupes et à son artillerie, le franchissement du fleuve vers la Gascogne et les Pyrénées.

La conjonction de ces intérêts permit d'envisager la réussite d'un grand projet, dont l'exécution avait été dans le passé maintes fois différée. Les Capitouls de 1541-1542, lassés d'avoir à entreprendre sans cesse des réparations précaires, décidèrent enfin la construction d'un grand pont de pierre et de brique. Pour sa part, François I^{er} contribua à donner les moyens de réaliser le projet, en autorisant la levée annuelle de 20 000 livres d'impositions sur le diocèse de Toulouse et les diocèses voisins pour financer le nouvel ouvrage (3).

En 1542, les Capitouls appelèrent en consultation plusieurs experts venus de toute la région (4). Après avoir fait procéder à des sondages dans le lit du fleuve, pour déterminer la meilleure implantation du pont, ces experts établirent un projet qui fut accepté par le Conseil de ville, le 3 avril. Le bail à besogne de la première pile, près de la rive gauche, fut passé le 1^{er} septembre 1543 à Nicolas Bachelier associé à trois autres maîtres connus de la Renaissance

* Communication présentée le 2 mai 2000, cf. *infra* « Bulletin de l'année académique 1999-2000 », p. 288.

1. Sources manuscrites : Les archives de la Commission de l'œuvre du Pont sont conservées aux Archives Municipales de Toulouse, les autres documents proviennent des Archives départementales de la Haute-Garonne et des Archives Nationales.

Pour la bibliographie, sans oublier les ouvrages des anciens historiens ou annalistes comme Catel, Lafaille, du Rozoy, on se bornera à citer ici : Jules DE LAHONDÈS, *Les monuments de Toulouse*, 1920 ; Jules CHALANDE, *Histoire des rues de Toulouse*, 1919-1929 ; Robert MESURET, *Évocation du Vieux Toulouse*, 1960 ; Pierre SALIES, *Dictionnaire des rues de Toulouse*, 1989 et, plus particulièrement, les livres suivants :

- F. DE DARTEIN, *Études sur les ponts de pierre antérieurs au XVIII^e siècle*, Paris, 1907-1909, (pour le pont de Toulouse, t. I, p. 141-168, avec pl.) ;

- René LOTTE, *Construction d'un pont sous la Renaissance. Le Pont Neuf de Toulouse*, Paris, E.N.P.C., 1982 (avec les observations faites durant les travaux effectués de 1937 à 1949 par le service des Ponts & Chaussées) ;

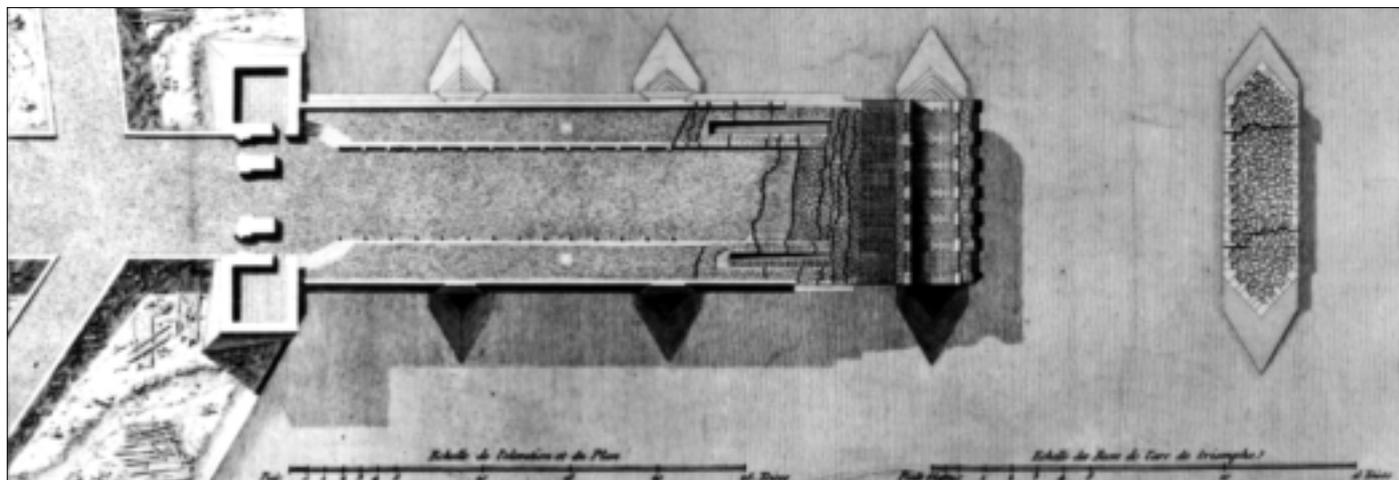
- Jean MESQUI, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, 1986 (nombreuses références au pont de Toulouse), et du même auteur *Chemins et ponts. Lien entre les hommes*, 1994 ;

- Jean COPPOLANI, *Les Ponts de Toulouse*, Toulouse, 1992 (le chap. 2 est consacré au Pont Neuf).

2. Le pont vieux dont les piles portaient alors un tablier de charpente fut réparé jusqu'en 1556 : cf. J. CHALANDE, *op. cit.*, I, p. 148 ; J. COPPOLANI, *op. cit.*, p. 19. Le pont de la Daurade, ou « pont couvert », fut aussi l'objet d'incessantes réparations. Gravement endommagé par une crue en 1638, il fut abandonné alors au profit du Pont Neuf (J. CHALANDE, *op. cit.*, II, p. 179, J. COPPOLANI *op. cit.*, p. 20. Il n'en reste plus que l'arche joignant l'Hôtel Dieu.

3. A.M.T. AA 40. Mandements du 12 mars et du 11 juin 1541 (cf. É. ROSCHACH, *Inventaire des archives communales*, 1891, t. I, p. 512).

4. Ces experts étaient les M^{es} maçons Jehan Leloup, d'Agen, Nicolas Colas, de Moissac, Jean Poitevin, de Cahors, et les M^{es} charpentiers Adam Mény, d'Agen, Astorg Massabuon, de Montauban, et Jehan Lebret, de Corbarieu. Le 28 mars 1542, les experts déposèrent leur rapport et le devis dressé par Jean Leloup, adopté le 3 avril (cf. J. CHALANDE, *op. cit.*, I, p. 394).



toulousaine (5). Le 8 janvier 1544 eut lieu en grande pompe la cérémonie de la pose solennelle de la première pierre de l'ouvrage par le premier président Jean de Mansencal.

Au cours des années suivantes, la construction des piles progressa d'Ouest en Est, depuis le faubourg Saint-Cyprien en direction de la ville.

On en était arrivé à la fondation de la quatrième pile en 1560, lorsque survinrent les guerres de religion, un temps peu favorable à la collecte des impositions destinées à financer les travaux, si bien que la construction des piles suivantes ne fut entreprise qu'en 1576 pour la cinquième, et en 1579 pour la sixième pile, désignées ainsi dans les documents d'archives, dont nous adopterons la numérotation (6).

Les difficultés financières, habituelles en périodes de troubles, ne sont pas les seules à invoquer pour expliquer le ralentissement des travaux ; il faut y ajouter aussi les problèmes techniques posés par l'exécution des fondations dans un sol non stable. En effet, les premières piles, construites en partant de la rive gauche, avaient pu être fondées sans trop de difficultés sur le vieux fond de marnes et de molasses – la « balme » – qui affleurerait (7). En revanche, la partie orientale du lit du fleuve, encombrée d'alluvions recouvrant le fond marneux parsemé de lentilles de sable, nécessitait de stabiliser les fondations par l'emploi de pilotis. Dans ces conditions, il était apparu alors plus avantageux de réduire à huit – au lieu de neuf – les appuis du pont, en donnant aux dernières arches une plus grande ouverture, alors qu'on avançait vers la rive droite, plus élevée d'une dizaine de mètres.

La fondation de la 6^e pile s'avéra particulièrement délicate. Elle fut dirigée par Dominique Bachelier, maître des œuvres et réparations royales de la sénéchaussée de Toulouse, dont on connaît les talents d'architecte et d'ingénieur (8). Il en assura l'entreprise avec le concours des charpentiers Guillaume Chappuis et François Gilles, suivant contrat du 22 avril 1579. Les sondages ayant révélé « de grandes fosses inégales » à l'emplacement choisi, il fallut fonder la

5. Bail avec Nicolas Bachelier et avec Jean Rancy, Louis Privat et Guillaume Blanc. Fin janvier 1544 la pile était achevée (J. CHALANDE, *op. cit.*, I, p. 395). Le 29 janvier 1544, Nicolas Bachelier, Louis Privat, Laurens Clary, Géraud Mellot maçons, Bernard Nallot, Felhete peintres et Trassebot présentèrent un nouveau « pourtrait » du pont aux Capitouls qui fut agréé par eux (A.M.T. BB 85). Le plan a disparu, mais un rapport a été conservé (cf. R. LOTTE, *op. cit.* p. 72).

6. La numérotation ancienne prenait en compte, depuis la rive gauche, les 8 appuis du pont sans distinction, car « la coutume était alors de compter la culée pour une pile » (F. DE DARTEIN, *op. cit.* p. 152). Elle a été suivie ici pour faciliter le renvoi des références aux documents originaux. La numérotation actuelle des Ponts et Chaussées part, au contraire, depuis la rive droite, et distingue culées et piles, si bien que la concordance s'établit ainsi : l'ancienne 8^e pile = la culée de la rive droite ; l'ancienne 7^e pile = la pile n° 1 actuelle ; l'ancienne 6^e pile = la pile n° 2 actuelle ; l'ancienne 5^e pile = la pile n° 3 actuelle, etc...

7. Gaston ASTRE, « Le pont de pierre, son sous-sol et ses matériaux », dans *B.S.A.M.F.*, t. IV, 1937-1939, p. 57 et 370, et t. V, 1942-1949, p. 495.

8. On sait qu'il fut sollicité par Philippe II pour réparer le pont de Saragosse (cf. H. STEIN, « Dominique Bachelier à Saragosse », dans *Bulletin de la Société de l'Histoire de l'art français*, 1922, p. 352). Dominique Bachelier était le fils aîné du fameux Nicolas et le frère d'Antoine Bachelier, maître tailleur de pierre qui est cité plus loin. On trouvera des notices sur les deux frères dans H. GRAILLOT, *Nicolas Bachelier...*, 1914, p. 353-360.

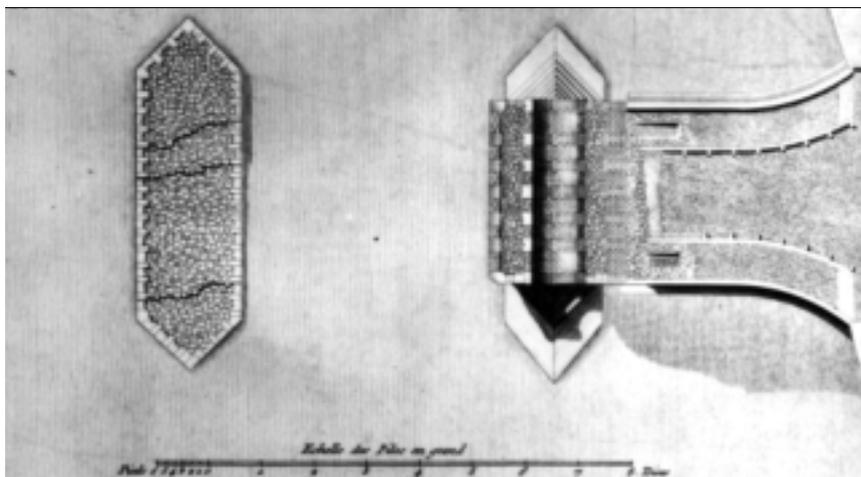


FIG.1. PLAN DU PONT NEUF DE TOULOUSE. Détail de la gravure de P.-G. Berthault, 1783, représentant l'ouvrage réalisé d'après le projet de Jacques Lemercier. Les deux piles découvertes et fissurées sont (de gauche à droite, selon l'appellation ancienne) la 5^e et la 6^e piles, puis la 7^e pile couverte par le tablier du pont s'élargissant vers la 8^e pile (ou culée de la rive droite). Les trois derniers appuis du pont ont été construits par Pierre Souffron.

pile « sur pilotys de chesne ou d'aulne avec betun » (9). En raison de ces difficultés, les travaux se poursuivirent jusqu'en 1583.

Depuis lors, le chantier demeurait en attente. On approchait de la fin du XVI^e siècle, et l'ouvrage ne présentait encore que six appuis construits (fig. 1).

La reprise du chantier

Un mandement d'Henri IV daté du 22 janvier 1596 vint à propos favoriser la reprise du chantier en prorogeant pour vingt ans, la perception à Toulouse d'un droit d'octroi, dit « de commutation », pour financer les travaux du pont (10).

Le 25 avril 1597, à peine revenu de Paris, le premier président du Parlement de Toulouse, Pierre Dufaur de Saint Jory, réunissait la « commission de l'œuvre du pont » qui était maître d'ouvrage, afin d'organiser la reprise des travaux. Les membres de cette commission restreinte, – composée de hauts magistrats, de Trésoriers généraux et de deux Capitouls, représentant la ville – décidèrent d'abord de nommer « noble Jacques Puget bourgeois » comme Trésorier des deniers du pont. Les commissaires durent désigner ensuite le maître d'œuvre. Certes, ils pouvaient compter déjà sur les services de Dominique Capmartin, le nouveau Maître des Œuvres et réparations royales de la Sénéchaussée de Toulouse, mais ils jugèrent bon de consulter aussi un autre expert. Leur attention avait été attirée par la réputation de Pierre Souffron, architecte natif du Périgord, que son mariage avait fixé depuis plusieurs années en Gascogne où il dirigeait avec succès les travaux de la cathédrale d'Auch. Ils convinrent de faire appel à lui et l'on sait, grâce à une mention dans un cahier du greffier, que le « huitiesme may (1597) arriva en Tholoze Pierre Souffron, M^e architecte en la fabrique de l'église Ste-Marie d'Auch, mandé venir exprès par lesd Sieurs Commissaires pour l'employer à l'œuvre du pont » (11).

Dès le lendemain, Souffron et Capmartin étaient sur les lieux pour vérifier le nombre d'appuis à faire « pour la perfection du pont ». C'est en poursuivant leurs investigations que les deux architectes découvrirent le 14 mai, « la corruption du sixiesme pillier », construit quelques années plus tôt par Dominique Bachelier.

9. François GALABERT, « Dominique Bachelier et le Pont Neuf », dans *B.S.A.M.F.*, n° 46, 1917-1921, p. 108, et R. LOTTE, *op. cit.* p. 94.

10. A.M.T. AA 16.

11. A.M.T. DD 155. Sur Pierre (II) Souffron (vers 1554-1649), cf. P. PALANQUE, « Pierre Souffron maître architecte de la ville d'Auch », dans *Revue de Gascogne*, février 1889, p. 50-67; Charles BRAQUEHAYE, « Pierre Souffron », dans *Réunion des Sociétés des Beaux-Arts des départements*, 1895, p. 835 sq.; J. de CARSALADE DU PONT, « Notes sur les deux frères Souffron, Pierre I^{er} et Pierre II, architectes », dans *Revue de Gascogne*, novembre 1897, p. 106.

Le 2 juin 1597 Souffron et Capmartin déposèrent leur rapport établissant qu'il fallait faire « encore deux piliers, le septiesme dans l'eau et le huitiesme sur le patu de la loge joignant la ville », c'est-à-dire la culée de la rive droite.

Ils firent aussitôt entreprendre des sondages à l'endroit où le 7^e pilier devait être construit « afin de savoir la profondeur de l'eau, vase et grave jusques à la balme solide pour soubstenir le faiz dud pillier ». Le 30 août, Souffron et Capmartin avaient rédigé les articles de l'ouvrage prescrivant la construction d'une pile de 21 cannes 6 pans (39,05 m) de longueur et 6 cannes (10,77 m) de largeur. À la demande des Commissaires, ils en firent dresser par le menuisier Pierre Darquière, « ung modelle en bois, pour estre exhibé à toutz M^{res} architectes, massons, charpentiers et autres entrepreneurs de telles œuvres ».

Après les proclamations faites à Toulouse et la pose d'affiches « ès villes de Bourdeaux, Bayonne, Aix-en-Provence et autres lieux », la Commission se réunit le 18 septembre 1597, chez le Premier Président, pour l'adjudication. Dès l'ouverture, le charpentier Jacques Perès offrit d'exécuter l'ouvrage pour le prix de 22 000 écus. À la séance du 27 septembre, Antoine Bachelier, M^e tailleur de pierre, proposa de réaliser les travaux pour 16 000 écus, mais il ne fut pas en mesure de présenter par la suite des cautions suffisantes pour obtenir la passation du marché.

Enfin, le 4 octobre suivant, les Commissaires, constatant la difficulté de trouver des « maîtres capables » et se souvenant des « inconvénients survenus lors de la construction des précédents piliers, particulièrement du dernier, corrompu au travers pour n'avoir esté bien fondé sur la balme solide », proposèrent aux deux architectes d'entreprendre eux-mêmes « avec d'autres maîtres à ce experts » la construction de la pile, en leur promettant de les dédommager du temps passé à faire les sondages et à rédiger les articles de l'ouvrage.

Cette proposition fut acceptée par Souffron et Capmartin qui choisirent pour associés Jean Subreville et Antoine Lautier, deux M^{es} charpentiers « les plus expérimentés et les plus solvables de cette ville ». Le contrat de la construction de la 7^e pile fut passé à ce consortium le 25 octobre 1597, pour le prix de 16 000 écus, soit 48 000 livres payables à mesure de l'avancement du chantier, qui devait être terminé dans les deux années suivantes (12).

Le « pourtraict » de l'ingénieur Louis de Foix

Le chantier avait commencé quand arriva à Toulouse, en mars 1598, l'ingénieur du roi Louis de Foix venu de Bayonne à la demande des Commissaires, et sans doute aussi, à l'instigation du pouvoir central. La réputation que lui valaient ses travaux réalisés en France laissait beaucoup attendre de cette consultation. Il était alors chargé de la conduite des ouvrages royaux en Guyenne, où il s'était illustré en dirigeant des chantiers importants sur la côte atlantique, au Boucau et au port de Bayonne, mais encore à la fameuse tour de Cordouan, à l'embouchure de la Gironde, ouvrage qui porte témoignage de ses exceptionnelles qualités d'ingénieur et d'architecte.

Il demeura en mission à Toulouse près d'un mois, pour vérifier « l'estat de tous les piliers jà faits sur lad rivière », et notamment « le sixiesme pillier corrompu ».

À la demande des Commissaires, Louis de Foix dressa aussi « ung pourtraict en parchemin contenant le dessaing et modelle desd piliers, arceaux, maisons et tours qui doivent estre bastis pour la perfection dudit pont... pour servir d'adresse et d'instructions aux M^{es} architectes et entrepreneurs dud pont » comme l'indique le mandement des 80 écus dont il délivra quittance le 31 mars 1598, avant son départ de Toulouse (13).

Les termes de ce document sont les seuls éléments qui nous restent pour avoir une idée du projet de l'ingénieur du Roi. Ils permettent cependant de savoir qu'il s'inscrivait dans la continuité de l'option adoptée dès le départ par les Commissaires qui, ayant à choisir un pont avec ou sans maisons, avaient fait le choix de construire des piles d'une longueur suffisante « pour que dessus ledit pont soient faites et édifiées maisons ». Pour cette raison la longueur des piles fut portée à 20 cannes. Cette option fut maintenue par la suite, comme le montrent toutes les piles construites,

12. A.M.T. DD 155. Marché du 25 octobre 1597.

13. A.M.T. DD 186. 3 mars 1598. Mandement à Jacques Puget, Trésorier, de payer à « Loys de Foix, valet de chambre et ingénieur du Roy, la somme de 80 escus sol ». Louis de Foix avait essayé d'intervenir sur le chantier du Pont Neuf de Paris, en adressant au roi une requête le 17 septembre 1580, proposant un procédé plus efficace pour vider les eaux et fonder les piliers (cf. Yves METMAN, *Le registre ou Plumitif du Pont Neuf*, Paris, 1987, p 41-43).

qui mesurent de 36,90 m à 38,60 m entre leurs avant et arrière becs (14). Ces amples dimensions, caractéristiques du pont toulousain, déjà observées dans le devis de Souffron et Capmartin, furent reprises aussi par Louis de Foix.

Cependant la perte du « pourtrait en parchemin » nous prive de connaître bien des caractères de son projet, concernant notamment les maisons à boutiques à construire sur le pont et plus encore les « tours » dont on ignore le nombre, la forme, et l'implantation exacte. S'agissait-il de simples pavillons d'entrée défendant l'accès à la ville ? Ou bien de constructions plus ambitieuses et plus ornées, destinées à marquer l'aspect triomphal de l'ouvrage, selon le goût du temps (15), comme l'ingénieur du roi en avait si bien fait la démonstration à la tour de Cordouan ? On ne sait, sinon que le projet de Louis de Foix, adopté le 11 avril suivant, permit à la Commission de l'œuvre de confirmer sa volonté de construire un pont portant des maisons à boutiques, ce qui assurait la rentabilité de l'opération.

Le 27 septembre 1598, le Conseil du Roi entérina le choix de la Commission toulousaine ainsi que l'estimation des travaux à la somme de deux cent mille écus. Considérant qu'une contribution annuelle de 20 000 écus, permettrait d'obtenir, en une décennie, la somme nécessaire à la réalisation de l'ouvrage, le Conseil décida que toutes les parties bénéficiaires de la construction du pont seraient imposées pendant dix ans, à savoir le pays de Languedoc pour 6 000 écus, les sénéchaussées d'Armagnac, Bigorre, judicature de Rivière-Verdun et Comminges pour 4 000 écus, que la ville de Toulouse y contribuerait pour sa part à 2 000 écus, ce qui avec les 8 000 écus rapportés par le droit de commutation, permettrait d'obtenir les 20 000 écus annuels (16).

Cet arrêt du Conseil établissait ainsi le financement continu des travaux du pont de Toulouse dans le délai prévu pour son achèvement, mais, on le verra, son application se heurta aux réticences des États de Languedoc qui, dès leur réunion en 1599, ne votèrent qu'une contribution de 4 000 écus.

La construction de la 7^e pile

Tandis que se décidait la question du financement, le chantier avait été organisé de manière à permettre aux charpentiers d'installer le batardeau (fig. 2), pendant la période des basses eaux du fleuve, dont on pouvait au besoin abaisser encore le niveau par l'ouverture de la chaussée du Bazacle, située en aval.

Pour réaliser la fondation de la pile, Souffron et Capmartin avaient prévu d'installer un batardeau constitué de plusieurs enceintes disposées en gradins, ou selon l'expression du temps en « cataractes » distantes d'une canne (1,79 m) l'une de l'autre. Suivant ce procédé (fig. 3), on commençait à établir l'enceinte la plus élevée au-dessus des eaux en battant à coups de « mouton » des pieux ferrés destinés à maintenir un double rideau de palplanches, qu'on dégravoit d'abord et qu'on bourrait ensuite d'un corroi de terre glaise, destiné à assurer l'étanchéité du batardeau. La première enceinte établie, on faisait la vidange des eaux, sables et graviers rejetés à l'extérieur de l'enclos, afin de construire la deuxième enceinte plus bas. On procédait de même pour les autres enceintes jusqu'à ce qu'on ait trouvé la « balme », c'est-à-dire le sol ferme, maintenu à sec pour réaliser la construction de la pile. Lorsqu'on ne pouvait l'atteindre, on devait assurer la stabilité de la fondation en fichant un dense réseau de pilotis dont les têtes étaient recépées pour recevoir la plate-forme destinée à supporter la maçonnerie (17).

On espérait ainsi, par la mise en place des cloisonnements successifs en « cataractes », faciliter, en le circonscrivant, l'épuisement des eaux. Mais en dépit des précautions prises pour bien battre les pieux « jusqu'au refus », et le soin apporté dans la construction des enceintes de palplanches moisées entre lesquelles était tassé le corroi d'argile, les infiltrations souterraines se produisirent avec une insistance telle que l'exhaure des eaux dura plus longtemps que prévu. En outre, les entrepreneurs durent faire face à plusieurs crues de la Garonne, survenues en décembre 1598 et janvier 1599, puis en juin et octobre 1600, qui submergèrent le batardeau et causèrent des dégâts considérables au chantier, emportant les matériaux et brisant les engins.

14. Sur l'analyse des dispositions du premier projet et sur l'allongement des piles, cf. F. DE DARTEIN, *op. cit.* p. 151-152. Selon J. MESQUI, *op. cit.* p. 90, le choix d'un pont-rue à Toulouse a sans doute été inspiré alors par l'exemple du pont Notre-Dame à Paris, reconstruit en pierre de 1500 à 1510, avec des maisons à programme.

15. Par exemple le projet antiquisant pour le Pont Neuf de Paris, représenté sur un tableau du Musée Carnavalet (vers 1577) (Inv. P 621) avec deux paires de pyramides, des tourelles en encorbellement et deux arcs de triomphe. Pour les références à l'Antiquité chez Alberti, Filarete, et Palladio, cf. J. MESQUI, *op. cit.* p. 163-165.

16. A.N. E 10. 27 septembre 1598.

17. Sur le batardeau de la 7^e pile, Hubert GAUTIER, *Traité des ponts*, 1716, p. 178 : « la manière de faire des batardeaux à quatre reprises » ; F. DE DARTEIN, *op. cit.* p. 156, R. LOTTE, *op. cit.* p. 103, J. MESQUI, *op. cit.* p. 245, fig. 262.

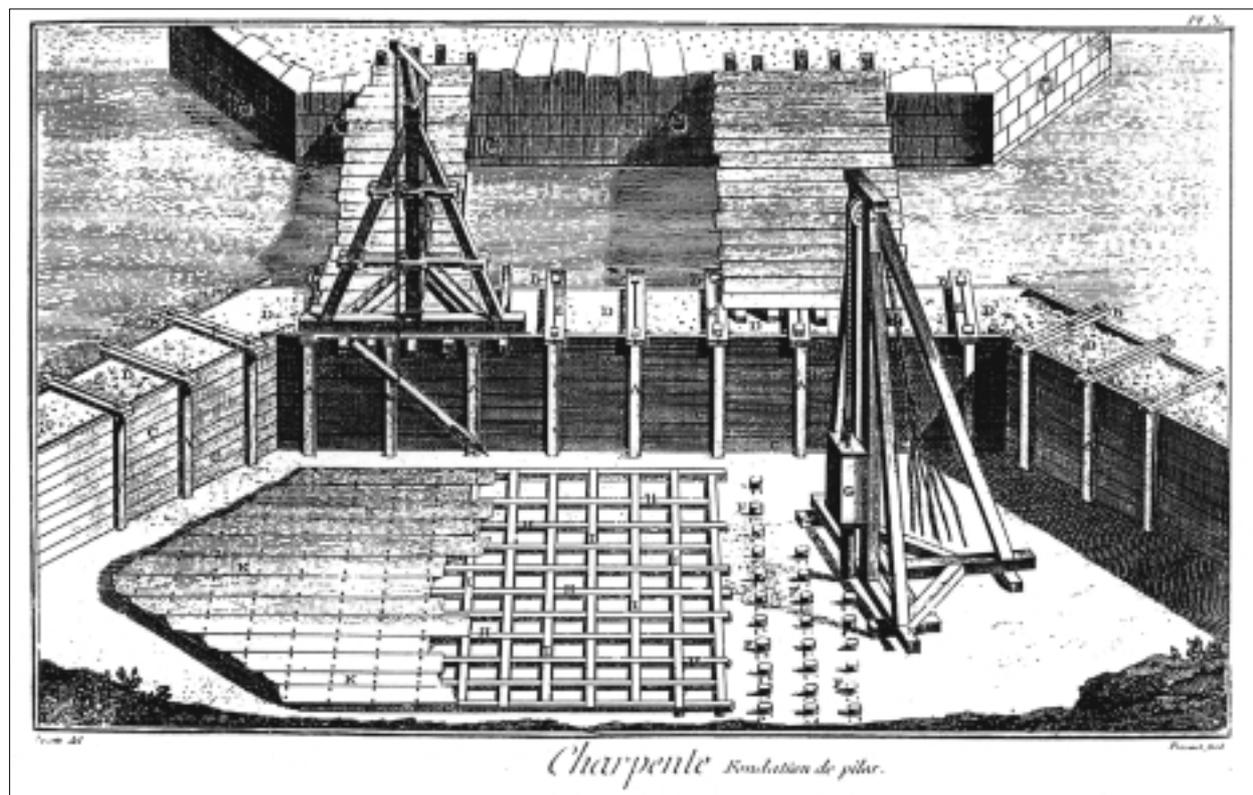


FIG. 2. UN BATARDEAU, gravure de l'*Encyclopédie ou dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*. 1^{re} éd. 1751 sq. pl. XIX, avec la légende « Cette planche représente la manière dont on s'est toujours servi jusqu'à présent pour piloter ». À droite, est figuré l'engin dit « la sonnette » servant à hisser à force d'hommes, le « mouton » G qui percutait les pieux.

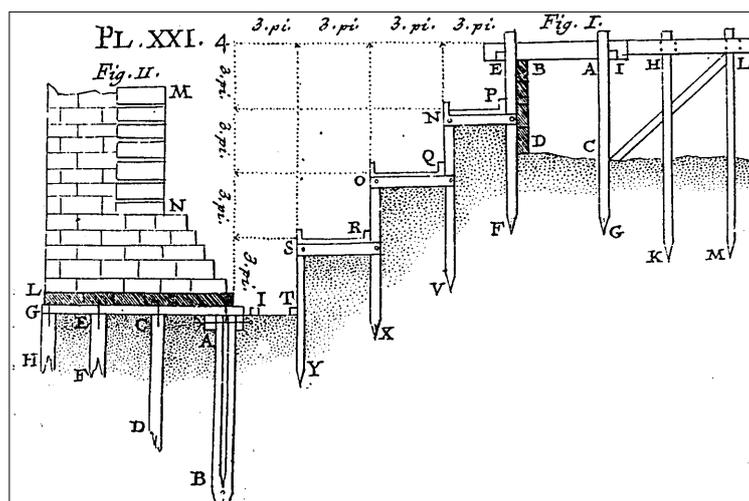


FIG. 3. UN BATARDEAU À GRADINS, vu de profil.
 Détail de la planche XXI, du « *Traité des Ponts* », par Hubert Gautier, 1716. La légende précise que la première enceinte est établie en ABCD. Sur les gradins sont disposés des auges NP, OQ, SR, destinées à recevoir les eaux recueillies plus bas à l'aide de baquets et remontées ainsi d'étage en étage jusqu'à épuisement.

Les retards accumulés pour mettre à sec le pied du fondement furent tels qu'on dut repousser au 6 janvier 1601, la date de la procession solennelle à la fin de laquelle devait être « jectée la première pierre du pilier », en présence des Commissaires et des Capitouls. Mais, le soir même de la cérémonie, le jaillissement soudain de nouvelles sources empêcha les maçons de travailler. Il fallut, de jour et de nuit, continuer l'épuisement du batardeau jusqu'au 9 janvier, où il fut enfin possible de reprendre la maçonnerie du côté du fleuve, « avec telle diligence et sy grand nombre de massons que, le lendemain de matin, la troysième partie du susd pillier fust fondée, et tous les Capitouls n'en bougèrent de ceste nuit » (18).

Cette alerte incita les Commissaires de l'œuvre à prendre des mesures draconiennes. Le 26 janvier 1601, lors de l'assemblée de la Commission, le Trésorier Puget rappela qu'il avait déjà versé aux entrepreneurs la totalité de la somme de 16000 écus à eux promise pour la construction du pilier et qu'ils n'en avaient pourtant fondé que le tiers, « restans encore le surplus quy est le plus important et dangereux... à cause des sources de l'eau ». Pour leur justification, les entrepreneurs invoquèrent qu'il leur en avait coûté 14000 écus pour le seul paiement des « charpentiers, maçons et autres ouvriers ». Ils faisaient observer aussi que depuis les six semaines qu'avait commencé « la dernière tire des eaux », ils avaient affecté à cette tâche « plus de quatre cens hommes et femmes, nuit et jour », dont le salaire montait à plus de 500 écus chaque semaine, somme qu'ils n'étaient plus en mesure de payer. Le président de Paulo et la Commission durent alors consentir à leur faire l'avance du paiement de la main d'œuvre, par rôle journalier, suivant un règlement qui fixait « le nombre des maçons, charpentiers, manœuvres et autres personnes employées aud œuvre jour et nuit », sous la surveillance de deux responsables: Jean Limousin

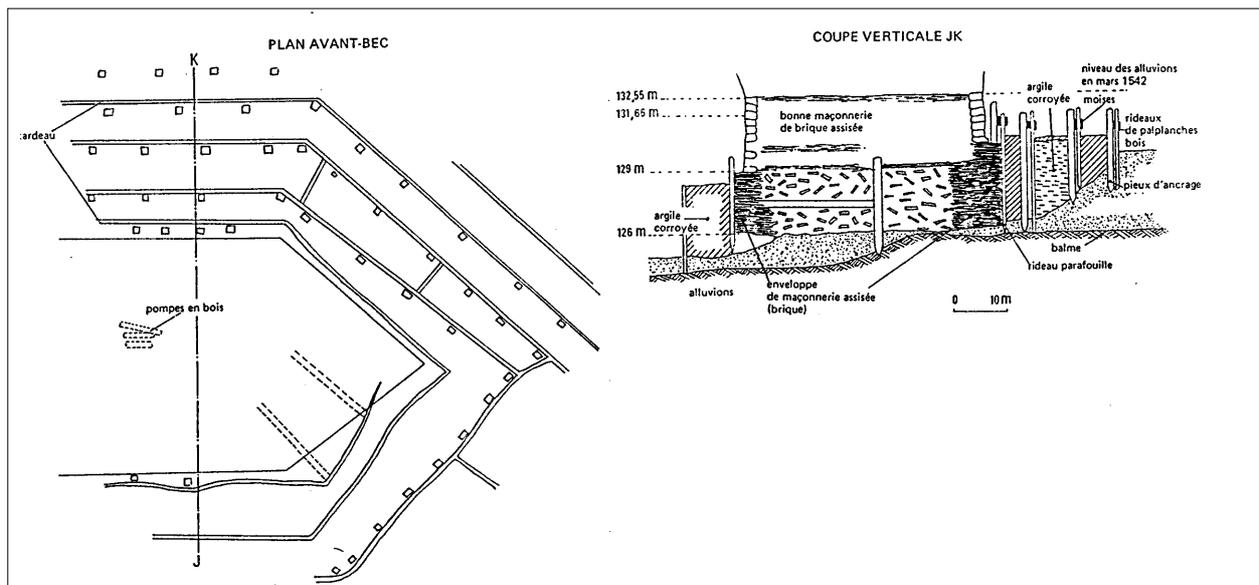


FIG. 4. PLAN DE L'AVANT-BEC ET COUPE DE LA 7^e PILE (n° 1 actuelle) d'après R. Lotte, pl. 8. montrant le relevé des vestiges des enceintes du batardeau dressé pour la construction de la pile par Pierre Souffron et Dominique Capmartin en 1597-1601.

architecte de la ville de Fleurance, et Raymond Laqueille, « M^e des œuvres royales en la Comté de Lauragais ». Ce règlement, heureusement conservé, donne des renseignements sur les salaires, la répartition du personnel et les engins utilisés (19).

Grâce à cet effort exceptionnel, « nonobstant les grandes et diverses sources d'eau qui survenoient à toute heure et la rigueur du froid », le 7 février les deux tiers du pilier étaient fondés. Il eut pu l'être entièrement sans l'arrivée de nouvelles sources qui resurgirent d'une crevasse de neuf pieds de large, qu'on découvrit alors sous l'emprise du pilier. Les entrepreneurs avaient prévu d'utiliser des pilotis, qu'ils avaient déjà préparés à cet effet, mais les Commissaires leur ordonnèrent de faire « desgraver jusques à ce qu'ils trouveroient la balme ». On travailla donc sans relâche à épuiser l'eau et fermer les sources jusqu'au 22 du même mois, date à laquelle la balme fut atteinte. Les travaux de maçonnerie purent reprendre aussitôt et ils furent exécutés avec tant de promptitude que le 24 février 1601 la fondation était terminée (20).

Il avait fallu, pour permettre le travail des maçons, enlever la grosse pompe faite par Élie Bachelier qui empêchait la continuation du fondement du côté de la ville (on la remonta à la loge du pont). On dut démonter aussi une grande roue qui était dans l'eau du côté de l'île de Tounis, et une autre pompe dressée par le serrurier Jean Arbigean.

Les maçons travaillaient encore à élever le corps de la pile dont ils avaient atteint le cordon, lorsque survinrent, les 14 et 15 mars, de nouveaux débordements du fleuve inondant le batardeau. Ils causèrent un retard supplémentaire de plus de trois semaines, « employées à vider l'eau et la vase ». Après ce dernier incident, la construction de la 7^e pile fut enfin achevée le 26 mai 1601, à la satisfaction générale : les armoiries du roi et des Capitouls furent apposées sur la pile, dont la construction fut célébrée comme un événement dans les Annales manuscrites de la Ville (21).

Peu après, les entrepreneurs adressaient une requête aux Commissaires, faisant valoir les préjudices subis et les travaux supplémentaires réalisés, dont ils demandaient indemnisation (22). Dans ce document, ils mettaient en cause la responsabilité des Commissaires, qui leur avaient donné des instructions coûteuses en ce qui concernait la marche du chantier et l'achat de nouveaux engins. Ils rappelaient aussi qu'il y avait « trois ans et demy » qu'ils travaillaient « sans relâche à la besogne dud pillier, avec une peyne d'esprit et de corps extrême » en raison des nombreuses et fréquentes crues de la Garonne, qui avaient retardé « l'œuvre de beaucoup et causé autant de despenses » qui les avaient ruinés, justifiant un dédommagement de 10 000 écus.

Après avoir fait expertiser les dégâts, les Commissaires « ayant esgard aux pertes » subies décidèrent d'attribuer la somme de 4 435 écus 2 sols 3 deniers aux entrepreneurs qui consentirent à la cancellation du marché le 20 juin 1601 (23).

19. A.M.T. DD 201. Le règlement du 26 janvier 1601 concernait 8 maîtres charpentiers ou maçons conduisant l'œuvre, à raison de 20 sols par jour et autant la nuit, 12 compagnons charpentiers (plus ou moins) à raison de 15 sols par jour, 4 compagnons maçons à 15 sols de jour ou de nuit, 80 hommes « aux quatre pompes grosses », tant la nuit que le jour, 12 sols chacun, 36 hommes « au puis rodier vers Thonis », tant la nuit que le jour, 12 sols, 72 hommes à « trois puis à roues », tant de nuit que de jour, au même salaire, 16 hommes « à une grande roue qui joue tant pour la nuit que le jour », même tarif; 50 hommes « à quatre petites pompes, tant pour la nuit que le jour », même tarif; 90 hommes aux « deux échelles qui tirent les senaulx », nuit et jour, même tarif; 50 femmes tant de nuit que de jour à raison de 7 sols; 20 hommes « pour servir de manœuvres aux maçons à rompre le mortier », 6 sols; 15 hommes « pour commander (ceux) travaillans aux pompes, puis rodiers, eschelles et autres à raison de 15 sols par jour et nuit; 4 mariniers « destinés à fermer les sources » à 15 sols par jour et nuit; 3 hommes « à tenir les comptes et payer les ouvriers » à raison de 25 sols pour l'un et 10 sols pour les deux autres nuit et jour...

20. A.M.T. DD 157. Élie Bachelier, était le fils de Dominique et le petit fils de Nicolas Bachelier. Notice dans H. GRILLOT, *op. cit.* p. 353-360. Ingénieur, maître de forges, on lui doit sans doute les engins d'épuisement dotés de récipients en cuivre, de grande capacité (16 litres), dont quelques-uns furent retrouvés, au fond du fleuve, durant les travaux effectués par le service des Ponts et Chaussées (cf. R. LOTTE, *op. cit.* p. 34 et 37).

21. A.M.T. BB 276. Annales ms. p. 381 et 389. Le pilier coûta « plus de soixante mil escus » en comptant le coût des matériaux. Sa construction était, pour l'époque, un exploit (cf. R. LOTTE, *op. cit.* p. 108. et J. MESQUI, *op. cit.* p. 245).

22. A.M.T. DD 157. Requête des entrepreneurs f^o 316 sq. La vérification fut ordonnée le 28 mai 1601 aux experts G. Mespoul, J. Rieupeyroux, maçons, R. Laqueille, A. Plaignol, charpentiers, qui déposèrent leur rapport le 13 juin 1601.

23. A.M.T. DD 201. Les observations faites par l'ingénieur René Lotte lors des travaux de rempiètement de la 7^e pile (1947-1948), confirment ce que révèlent les documents sur les nombreuses difficultés que Souffron et Capmartin avaient dû surmonter : *op. cit.* p. 28-29, 34-38, 103-105, et pl. 8 (ici fig. 4). J. Mesqui a montré qu'à Toulouse, on « préféra pratiquer la fondation superficielle à même le sol avec quelques pieux d'ancrage, en maintenant ce sol de fondation par l'enceinte de bois interne du batardeau » et que « même sur une seule pile, on utilisa parfois plusieurs modes de fondation simultanément, en fonction des difficultés rencontrées » (*op. cit.* p. 235).

La construction de la 8^e pile ou culée de la rive droite

À peine les travaux de la 7^e pile étaient-ils achevés que Pierre Souffron reçut l'ordre des Commissaires d'étudier le projet de la culée de la rive droite.

Un mandement de cent écus lui fut ordonné le 4 juillet 1601 « pour les labeurs, peines, frais et vacations par luy exposées... pour fere et dresser en parchemin le desseing de la huitiesme pille du pont du costé de la ville », et pour « avoir aussy trassé sur le lieu, la place et grandeur de ladicte pille avec le bastardeau qu'il y conviendra fere... » (24)

L'exécution de cette nouvelle étape de l'ouvrage exigeait de recueillir au préalable l'accord du pouvoir royal, devenu plus vigilant depuis que Sully avait été nommé grand voyer de France en mai 1599. C'est pourquoi, suivant l'avis de Georges de Caulet, Trésorier Général de France à Toulouse, qui se trouvait alors à la Cour, les Commissaires décidèrent le 13 novembre 1601, d'envoyer Pierre Souffron à Paris « tant pour rendre raison à Sa Majesté de l'estat de lad fabrique (du pont) que pour conférer avec les architectes et ingénieurs quy sont employés aux bastimens de Sad Majesté sur les expédians qui pourront faciliter et avancer lad œuvre » (25).

Au cours de ce voyage qu'il effectua de la fin de l'année 1601 à l'été 1602, Souffron trouva la capitale en pleins travaux sous l'impulsion d'Henri IV, avec le concours de Sully (26). Les bords de Seine comptaient parmi les quartiers les plus intéressés par ces opérations, puisque s'y poursuivaient à la fois les travaux du Louvre, dont le roi avait décidé de prolonger la grande galerie du bord de l'eau vers les Tuileries, et le chantier du Pont Neuf parisien, qui donnait matière à d'utiles comparaisons avec celui de Toulouse (27).

Ici aussi les travaux, suspendus à cause des guerres de religion, avaient repris en 1599, par l'achèvement des arches enjambant le petit bras de la Seine, qui furent construites par Guillaume Marchand et François Petit, maîtres des Œuvres de la ville. Dès son arrivée à Paris, Souffron put donc examiner les travaux déjà accomplis de ce côté, et suivre journellement la tâche des mêmes entrepreneurs occupés alors à la construction des arches sur le grand cours du fleuve. Là, en raison de l'affaissement des bacs des 2^e et 3^e piles « du côté de l'isle du Palais », on avait dû faire procéder d'urgence à « la fiche des pieux et contre-batardeaux » autour de ces piles afin de les remettre en état. Le chantier progressait rapidement puisqu'en mai 1602, il ne restait plus que trois arches à voûter sur le grand bras de la Seine (28). C'est donc dans cet état d'avancement des travaux que Souffron eut l'occasion de s'entretenir avec les responsables du chantier, et de prendre contact avec les membres de la commission d'experts, et les architectes et ingénieurs du roi, dont il rapporta les avis aux Commissaires toulousains.

Un mandement du 27 juillet 1602 (29) nous fait connaître que, depuis son départ de Toulouse, Souffron avait consacré quatre mois et demi à son séjour parisien et au long périple qu'il avait entrepris à cette occasion, ayant reçu la « charge de passer à la ville de Bourdeaux, et autres principales de ce Royaulme pour faire les proclamations et publier les affiches » de l'adjudication de la culée du pont de Toulouse. Il eut ainsi la possibilité de visiter d'autres chantiers, parmi lesquels sans doute le pont de Châtelleraut dont les travaux étaient alors en cours sous la direction de Charles Androuet du Cerceau.

Le retour de Pierre Souffron à Toulouse coïncida avec l'arrivée de Nicolas de Verdun. Le nouveau Premier Président du Parlement, peu après son installation, s'empressa de réunir le 13 juin 1602, la Commission de l'œuvre du Pont, à laquelle il fit connaître sans détour que le Roi et les membres de son Conseil « n'avoient pas trouvé bon qu'au bailh et deslivrance qu'avoit esté faite dud pillier précédent », la Commission se soit chargée de « fournir les matériaux nécessaires, ayant composé et accordé avec les entrepreneurs pour la main seulement, et que doresnavant

24. A.M.T. DD 188. 4 juillet 1601. Mandement de 100 écus à Souffron.

25. A.M.T. DD 188. Mandement du 27 juillet 1602 pour régler les frais de ce voyage.

26. J.-P. BABELON, « L'urbanisme d'Henri IV et de Sully à Paris », dans *L'Urbanisme de Paris et de l'Europe (1600-1680)*, 1969, p. 47; *id.*, « Les travaux de Henri IV au Louvre et aux Tuileries », dans *Paris et Île-de-France, Mémoires*, t. 29, 1978, p. 55 sq.; *id.*, *Henri IV*, 1982, p. 798 sq.; B. BARBICHE, « Henri IV et la surintendance des Bâtiments », dans *Bulletin monumental*, 1984, p. 19 sq.; J.-M. PÉROUSE DE MONTCLOS, *Histoire de l'architecture française de la Renaissance à la Révolution*, 1989, p. 205-207.

27. F. BOUCHER, *Le Pont Neuf*, 1925, t. I, p. 106-118; Y. METMAN, *op. cit.* p. 101-105.

28. F. BOUCHER, *op. cit.*, I, p. 114, citant le registre du Bureau, t. XII, p. 584. Le « plumitif » (Y. METMAN, *op. cit.* p. 102), porte que les batardeaux des 2^e et 3^e piles avaient été confiés, le 10 mai 1601, à René Besnard, venant de Touraine, choisi « pour la longue expérience qu'il a de telz affaires ». Il y travaillait encore lors du passage de Souffron.

29. A.M.T. DD 188. Malheureusement le texte ne donne pas les noms des experts consultés.

à l'instar des autres bastiments royaux, les baux de la besogne qui resterait à faire » se feraient au forfait, à la toise ou à la canne, les entrepreneurs devant fournir « tous les matériaux nécessaires ».

Connaissant les difficultés auxquelles risquait de se heurter l'adoption de cette règle, qui obligeait les adjudicataires à faire l'avance coûteuse des matériaux, les Commissaires firent rédiger de nouveaux articles, en précisant que l'ouverture de la besogne se ferait suivant l'une de ces trois formules : la première à forfait ; la seconde « à la toise » tant pour la maçonnerie que charpenterie, et la troisième, « suivant l'ancienne forme cy devant pratiquée en ce pays, par la quelle les entrepreneurs fournissent seulement ce qui est de leur travail ».

Lors de l'adjudication, le 8 juillet, Souffron se présenta devant les Commissaires en offrant de construire la huitième pile ou culée, à forfait moyennant la somme de 100 000 écus, ou bien « à ne fournir que la main » moyennant 45 000 écus. À la séance suivante, le 12 juillet, il fit savoir à la Commission que si ses offres paraissaient « excessives », il se déclarait prêt à assumer la conduite de l'ouvrage moyennant des gages et indemnités raisonnables. Les commissaires, dont il avait mérité la confiance, jugèrent « nécessaire de se servir de l'expérience que led Souffron a(vait) acquise tant en l'art d'architecture qu'au bastiment du dernier pillier », et lui proposèrent de « l'employer en qualité d'architecte et conducteur de l'œuvre du pont aux gages de 400 écus par an et ung escu de taxation pour chacun jour qu'il travaillera(it) hors sa maison pour les affaires dud pont ». Souffron accepta cette proposition car elle lui donnait l'espoir de conduire à son terme un ouvrage d'art aussi considérable. En effet, les termes du procès-verbal de la séance précisent formellement qu'après avoir lui avoir fait prêter serment, les Commissaires lui confièrent « la conduite et direction de la fabricque dud pont jusques à l'entier bastiment d'icelluy ».

Dès son entrée en fonctions, il reçut l'ordre de faire procéder à de nombreux sondages du site du côté de la Daurade et plus près de la ville. Leur résultat fit apparaître que la construction de la culée pourrait être faite plus facilement qu'on ne l'avait estimé auparavant. Les Commissaires demandèrent à Souffron de rédiger de nouveaux articles, et pour inciter les maîtres à soumissionner, on les assura qu'on leur fournirait « la tuile, la pierre, la chaux et le sable ».

Lors de la reprise de l'adjudication, le 16 novembre 1602, le M^e charpentier Jacques Pérès, faisant tant pour lui que pour ses associés Dominique Capmartin, Jean Limousin, et Jean Lallemand, offrit d'exécuter les travaux, dans le délai de 3 ans, en fournissant la main d'œuvre seulement pour la somme de 37 000 écus, soit 111 000 livres. Personne ne s'étant présenté pour faire la « condition meilleure », les Commissaires leur passèrent le contrat de la culée à ces conditions, le 25 novembre 1602 (30).

Suivant les articles de ce marché, les entrepreneurs devaient fonder à 15 cannes de distance du précédent (26,94 m), le 8^e pilier ou culée de la rive droite, suivant le modèle donné par Souffron, et creuser « aussi bas que fere se pourra afin de trouver la balme ».

Pour cela, ils devaient mettre en place le batardeau, et planter « les pals, contrepals, braquiers, bancals, testiers, pallède, ferrée chaque pièce d'une pointe de fer... tout à l'entour de lad pile, le tout battu et enfoncé avec le mal mouton, à la force de vingt quatre hommes, ou plus sy besoing est ». Après avoir fait une première « cataracte », qu'il fallait « dégravoyer », ils devaient en faire une seconde, puis une troisième, bien « liées l'une à l'autre » pour qu'elles ne puissent « céder ni vasciller ». Pour cela, ils s'engageaient à « cintrer et bander le batardeau pour retenir les cataractes... depuis le hault jusqu'au bas à mesure qu'on descendra, faisant la vidange de l'eau afin que par la pesanteur des terres les cataractes ne viennent à crever et se jeter dans l'enclos où on doit bastir la pile ». S'il apparaissait des « sources ou abismes pleins de vase, ils seraient tenus de planter des pilotins ». Enfin, il était entendu que les entrepreneurs fourniraient à leurs dépens les cordages, bois, fers, l'argile à corroyer, les outils, engins et machines, et qu'ils prendraient en charge la sculpture des armes du Roi et des Capitouls, avec les inscriptions qui devaient les accompagner.

L'exécution de ces travaux ne présenta pas les difficultés précédentes puisque l'emprise de l'ouvrage était située en rive du fleuve. Les infiltrations furent plus aisément maîtrisées, si bien que la première pierre put être posée le 28 mai 1603, et que l'année suivante, la culée était terminée (juin 1604).

30. A.M.T. DD 201. 25 novembre 1602, Contrat de la 8^e pile.

La besogne fut vérifiée par des experts qui signalèrent dans leur rapport du 15 septembre, quelques omissions faites aux articles du contrat (31). En conséquence, les Commissaires, par ordonnance de décembre 1604, décidèrent un abatement de 20 000 livres, ramenant le coût de l'ouvrage à 91 000 livres, sans y inclure l'achat des matériaux.

Pour mieux célébrer l'importance de l'œuvre, et à la demande des Commissaires, Souffron avait « à ses despans fait et dressé le portraict de Sa Majesté, relevé de ronde bosse de marbre blanc, la teste, rabat, escharpe et croix de l'ordre du Saint Esprit, haulcecol et cuirasse de marbre noir, et la couronne de laurier de marbre vert ». Ce buste du roi Henri IV, placé « dans une niche faicte en ovale, avec deux victoires au dessus portant aux mains deux couronnes de triomphe, et des autres deux trompettes » était destiné à « estre mis en tel lieu convenable de la dernière pile » au-dessus des armoiries du Roi et de la Ville « pour le plus grand embellissement dud(it) Pont ». La commande de cet ouvrage commémoratif permit à Souffron de donner libre cours à son goût pour les ornements sculptés et les marbres de couleurs, dont témoignent plusieurs autres de ses œuvres. En juillet 1604, il reçut 1 000 livres pour paiement de ce décor triomphal, qui fut placé en définitive non pas sur la culée, mais bien en vue à proximité, sur le mur de la Halle au poisson, face au fleuve (32).

La construction de l'arche de Souffron

Dès juillet 1604, sur la proposition de Souffron, les Commissaires de l'œuvre avaient pris « la résolution de faire construire la première arche du pont du côté de la ville ». En effet pour des raisons pratiques, Souffron pensait qu'il y avait avantage à poursuivre l'ouvrage, non plus depuis le faubourg Saint-Cyprien, comme on l'avait fait jusqu'alors, mais en sens contraire en partant de la rive droite. À l'assurance de lancer la première arche sur les deux solides appuis récemment réalisés par lui, ce parti offrait la commodité d'installer le chantier à proximité de la 6^e pile ruinée dont il faudrait bien s'occuper ensuite.

Les Commissaires décidèrent que le marché de l'arche serait passé « à forfait, sans rien fournir » et ils demandèrent à Pierre Souffron de dresser les articles « suyvant l'art d'architecture ».

L'ouverture de l'adjudication fut fixée par Souffron au prix de 135 livres tournois par canne cubique. Lors des premières séances des 5 et 7 août 1604, plusieurs maçons et charpentiers toulousains firent diverses moins dictes dont la dernière demeura au M^e maçon Jean Bordes, au prix de 80 livres la canne cubique, mais, au moment de conclure le marché, il demanda d'être déchargé de son offre, alléguant avoir été surpris en « prenant la cane cubique pour simple carrée, n'ayant bien compris lesdits articles ».

Cet argument parut fondé aux Commissaires qui convinrent alors que les articles seraient « réformés en termes intelligibles ». Cependant, ces modifications ayant été faites, les Commissaires durent constater qu'il ne s'était « présenté personne pour entreprendre l'œuvre ». La situation demeura ainsi bloquée pendant plus de deux mois.

Enfin, le premier président Nicolas de Verdun décida de réunir, le 30 novembre 1604, la Commission, en convoquant « tous les principaux maîtres et experts en l'art d'architecture de la présent ville, en nombre de vingt cinq ou trente ». Interrogés sur les motifs de leur abstention, ils répondirent que c'était « en partie pour ne point comprendre les articles », mais aussi par ce que l'ouvrage était si important qu'ils n'osaient l'entreprendre à forfait, ajoutant que si l'on trouvait bon de fournir les matériaux, ainsi qu'on l'avait fait jusqu'alors, on trouverait « des personnes capables pour y entendre ».

31. A.M.T. DD 201. 15 septembre 1604, relation des experts : Pierre Souffron « architecte et conducteur dud Pont », Nicolas Rouy, Jacques Rieuepeyroux, Jean Alary, Jean Cambard, Jean Férier, Arnaud Moynier, maîtres maçons. Ils relevèrent des manquements concernant le pont de service établi sur les piles pour traverser le fleuve, la construction de deux loges de charpente, les dimensions insuffisantes données aux épaulées de la culée du côté de la Daurade et du côté du Pont Vieux, la non exécution de la chemise prévue autour de la culée, etc. Le contrat fut annulé le 3 février 1606.

32. A.M.T. DD 296, f^o 589. Mandement des Commissaires au Trésorier du 1^{er} juillet 1604 et quittance de Souffron du 14 juillet 1604. J. Chalande indique que le buste et son décor ornèrent d'abord le mur de la Halle du Pont Vieux en 1610, puis la façade de la maison joignant le pont en 1662 (*op. cit.* p. 392-397). Sur les catalogues du Musée des Augustins figure depuis 1813 un buste du roi Henri IV, en marbre blanc, dans lequel on peut être tenté de voir celui du Pont Neuf, car il est datable du début du XVII^e siècle. Cependant il ne présente ni le marbre noir du hausse-col et de la cuirasse, ni le marbre vert de la couronne de laurier, signalés dans ce mandement lors de la réception de l'ouvrage. La question reste donc posée. Quant aux armoiries des Capitouls, elles furent sculptées par Dominique Capmartin.

Les Commissaires durent, une fois encore, consentir à ajouter la clause qu'on fournirait aux entrepreneurs « les quatre matériaux : scavoir la pierre de taille, tuille, chaux et sable » auxquels on ajouta même « les crampons de fer et (le) plomb nécessaires ».

Cette décision prise, les Commissaires firent reprendre l'adjudication, dont la dernière offre demeura, le 4 décembre 1604, au charpentier Jean Subreville, au prix de 10 livres 5 sols la canne cubique, pour la seule main d'œuvre.

Le contrat de la première arche du pont fut donc passé à ces conditions le 13 décembre 1604, à Jean Subreville et à ses associés Jean Cailhau, Jean Martin, Jean Saint-Paul, et Jean Gardelles, « tous M^{es} massons et charpentiers dud(it) Tholose ».

On a la chance d'avoir conservé ce document, qui ne concerne pas seulement la première arche, mais aussi l'ensemble de l'ouvrage, comme l'indiquent les articles « réformés » qui nous font connaître les divers aménagements que Pierre Souffron, en tant qu'« architecte dudit œuvre », y avait apportés, « suivant le desseing » qu'il en avait fait « dès le mois de juihet dernier » (1604) (33).

Le premier article rappelait que l'entrepreneur devait tailler et poser toutes les pierres et briques nécessaires à la construction des arches, avec leurs « timpans, escoingsemens et haulcemens » de manière à « tenir ferme toute la masse tant des arches, arcs doubleaux, piles et pilliers », en raison des « ébranlemens qui pourroient advenir à cause des fréquentes charges qu'on y passera par chariots et charettes ».

Dans le but d'assurer une plus grande solidité aux arches, Souffron prescrivait de les raidir par plusieurs « arcs doubleaux » en pierre de taille bien liés à la maçonnerie de brique « tant pour les fortifier que pour porter les murailles des faces des maisons qui se bastiront dessus, comme aussy pour toutes (les) séparations des caves et magasins qui se pratiqueront dans le flanc et tympan des voultues ». Les maisons à boutiques destinées à être loties seraient construites en briques, la pierre étant réservée aux portes et fenêtres « ez lieux où il faudra attacher les gonds » et aux marches des escaliers. Mais, pour l'instant, l'entrepreneur devait se borner à élever « les murailles des maisons à la hauteur du pavé de la rue ».

De plus, « à l'ung et l'autre bout du pont », l'entrepreneur devait « faire les arches par leur dehors en forme de tour creuse pour gagner une largeur aisée et commode aux entrées pour entrer, sortir et passer par dessus » (cet élargissement concave destiné à faciliter l'accès au pont sera repris quelques années plus tard par Jacques Lemercier, mais du côté de la ville seulement (34)) « faisant de chascun bout de pile, tant d'un costé que d'aultre, la voulte en tour creuse et avancée depuis les escoingsons jusques à la pointe desd. pilliers la longueur de deux cannes et demyes (4,49 m) par chasque bout, affin d'avoir place suffisente sur le dessus des arches pour faire la mestraisse rue, la largeur des boutiques et arrières boutiques comme aussy pour y pratiquer partie de l'aqueduc et passage qui se fera contre les maisons qui seront édifiées sur lesd arches et le devant des arches du costé de la rivière, tant du costé du midy que du septentrion ».

Cet important article nous fait connaître que les Commissaires de l'œuvre restaient fidèles à l'objectif fixé en 1544 par leurs prédécesseurs, qui avaient prévu déjà le moyen d'assurer l'alimentation en eau de la ville, depuis les sources de Lardenne, en faisant passer l'aqueduc dans les caves des maisons du pont (35). Mais Souffron apportait, pour sa part, une solution plus monumentale en proposant de construire des « cartelles ou encorbellemens, tant d'un costé que d'autre desd. arches, pour faire l'aqueduc », dont les dalles de recouvrement porteraient un passage piétonnier d'une canne de largeur (1,79 m) longeant le parapet, à l'abri du mouvement des charrois empruntant la rue maîtresse.

On mesure ici l'ampleur du programme qui impliquait l'élargissement du pont afin d'y ajouter les passages latéraux. Malheureusement le contrat n'indique pas la largeur précise du tablier qui devait les recevoir, ni même celle du corps des piles. Cependant un historien contemporain bien informé, Bernard de La Roche Flavin, rapporte que le pont, quand on songeait à y bâtir des maisons, devait avoir la largeur de 13 toises, soit 25,33 m (36).

33. A.M.T. DD 201. Contrat de la 1^{re} arche, 13 décembre 1604. Le texte porte en effet : « Articles dressez du commandement de Messieurs les Présidens et Commissaires députez par le Roy Notre Sire sur la construction du pont de brique qui se bastit en Tholose dans la rivière de Garonne, par nous Pierre Souffron architecte dud. Œuvre, et ce pour la construction des Arches qu'il convient fere depuis la pille servant de cullée du costé de la Ville jusques à l'autre cullée du costé de St Subran, ayant en nombre sept arches pour traverser et passer de l'ung pillier à l'autre toute ladite rivière ». Malheureusement les plans de Souffron qui accompagnaient ces articles ont disparu.

34. A.M.T. AA 22. Le contrat de la construction des arches du 31 mars 1615 établi par Jacques Lemercier stipule que, vers la ville, le pont « à partir du milieu du premier arc jusques à la teste en ligne courbe autour creuse, s'eslargira de quatre toises », ce qui fut réalisé.

35. Sur l'aqueduc prévu dans le projet de 1544, cf. R. LOTTE, *op. cit.* p. 73.

36. Bernard de La Roche-Flavin (1552-1627), président aux requêtes au Parlement de Toulouse, était, par ses fonctions, proche des Commissaires de l'œuvre, ce qui explique la fiabilité de son information sur le pont. De son livre intitulé *Mémoires des Antiquités, singularités et choses plus mémorables de la ville de Tholose*, il ne reste que quelques pages publiées, car l'impression en fut abandonnée en 1627 (H. BÉGOUEN, « Notes sur un ouvrage incomplet de La Roche Flavin », dans *L'Auta*, mai 1953, p. 72.

On peut vivement regretter la perte du dessin de Souffron qui nous aurait permis de mieux connaître les aménagements de ce pont à trois voies séparées par des maisons à boutiques. L'idée n'était pas nouvelle. Elle avait un illustre précédent : le Pont du Rialto à Venise (1588-1591), avec son double rang de boutiques desservies par une rue centrale et deux passages latéraux, et au-delà de cet exemple, le projet antérieur à trois voies de Palladio pour ce même pont, dont la gravure publiée dès 1570 était bien connue des architectes français (37).

Quant aux encorbellements, d'un emploi si commun au Moyen Âge, ils étaient toujours en faveur à la Renaissance, comme le montraient les maisons du pont Notre-Dame à Paris, avec leurs galeries en surplomb sur le fleuve, visibles sur une gravure de Jacques Androuet du Cerceau. À Toulouse même, à proximité du chantier du pont, la coursière de l'hôtel d'Assezat, pour ne citer qu'elle, rappelait la valeur décorative que pouvait présenter un procédé si pratique pour résoudre les problèmes de circulation.

Au pont de Toulouse, la réalisation du plan de Souffron aurait donné à ces dispositions un développement considérable, en raison justement de la longueur de l'ouvrage (221 mètres entre les culées). Les Commissaires de l'œuvre avaient été séduits par ce projet grandiose d'un pont à trois voies offrant à la fois les avantages des maisons à boutiques et les agréments de la vue sur le paysage fluvial, même si l'on invoquait seulement les commodités que présentaient ces passages piétonniers, qui permettaient aux riverains de « jeter les immondices à la rivière ».

Pressé de réaliser son projet, Souffron entreprit l'approvisionnement rapide du chantier. Pour la brique, on avait déjà renouvelé, le 2 novembre 1604, en faveur de Pierre Balsa, le contrat de la location de la tuilerie qui devait fournir, durant les trois années à venir, 600 000 « tuilles planes », à raison de 200 000 par an. Et, pour n'en point manquer, on en acheta 60 000 supplémentaires à un autre briquetier. La pierre provenait, comme par le passé, des carrières de Roquefort et de Belbèze, dans le piémont pyrénéen, livrée par voie d'eau à pied d'œuvre. Mais Souffron fit aussi appel à des traçeurs de Lectoure et de Gimbrède, en Gascogne, pour extraire la pierre « au lieu de Pech David les Tholose », avantageuse en raison de sa proximité (38).

L'activité de Souffron, durant cette période, est attestée, dans les comptes du Trésorier, par les vacations qu'il perçut en fonction des journées consacrées au chantier : on dénombre ainsi 186 journées passées « à la construction de la première arche » durant l'année 1605, et 237 journées pendant l'année 1606. Il y travaillait encore en 1607 et 1608 (39).

Le délai de la construction – un an – était donc largement dépassé et pourtant l'arche n'était pas achevée. On peut s'interroger sur les raisons de cette situation. Il n'est pas possible de l'attribuer seulement au soin extrême que portait l'architecte à l'exécution de son œuvre, qu'il avait enrichie d'ornements dont on lui fera plus tard reproche, ou bien à la lenteur des travaux de nivellement des terres à la tête de pont, commandés en 1605, dont on sait que l'exécution avait pris du retard. Ce fait confirme que la cause essentielle était imputable aux problèmes posés par la continuation de l'ouvrage, si on le réalisait tel qu'on l'avait prévu.

En effet, l'arche entreprise par Souffron était voûtée en plein cintre, ce qui lui donnait une élévation importante, compte tenu de sa grande ouverture (27 m). Le choix des arches en plein cintre remontait au projet initial, et n'avait jamais été remis en cause, car il répondait aux conceptions des maîtres d'œuvres de la Renaissance, lointains continuateurs en Languedoc des procédés hérités de l'antiquité romaine, dont la valeur était reconnue d'ailleurs par les théoriciens les plus réputés (40).

37. Le pont, à une seule arche, construit par Antonio da Ponte est plus simple que le projet de Palladio qui proposait trois arches portant six rangées de boutiques séparées par trois rues, comme il l'expliquait : « ayant donc égard à la grandeur et à la magnificence de cette ville (Venise)... je faisais trois rues sur la largeur du pont, dont celle du milieu était belle et spacieuse, et les deux autres un peu plus étroites » (*Les quatre livres de l'architecture*, Livre 3^e, chap. XIII).

38. A.M.T. DD 154. Rien ne montre mieux le soin apporté par Souffron dans le choix de la pierre à mettre en œuvre que le marché qu'il passa le 1^{er} février 1605 avec Pierre Linas marchand ragier du Port Garaud, pour la fourniture de 200 brasses de « pierre de montagne », qui s'engageait à la faire extraire entre les mois d'avril et novembre, car « estans tirée aux autres six mois, elle se rend subjecte à la gelée ». *Ibid.*, « Rôle de la pierre que Pierre Coustault, maistre trasseur de Gimbrède en Gascogne a trassée et tirée du lieu de Pech David lès Tholose », suivant contrat du 28 janvier 1605 « pour la maçonnerie et blocage ». *Ibid.*, 12 septembre 1605, autre rôle de la pierre tirée de Pech David par le même « pour estre employée aux murailles de l'arche du pont depuis le 21 juin dernier ». La chaux venait de Belbèze en Comminges, et de Cologne en Gascogne.

39. A.M.T. DD 178. Les vacations touchées par Souffron représentent : 84 journées consacrées aux travaux du pont pendant le 1^{er} semestre 1607 (nous n'avons pas le chiffre du second), et 193 jours pour toute l'année 1608. Les deux années suivantes ont été en grande partie occupées par les deux longs séjours que fit Souffron à Paris.

40. Palladio les recommandait pour les arches des ponts « les arches les plus fortes sont celles du demi-cercle entier, parce qu'elles reposent perpendiculairement sur les piles et ne s'entreposent point l'une l'autre » (*Les quatre livres de l'architecture*, livre 3^e, chap. X). Sur la persistance de l'emploi des arches plein cintre (notamment au Pont Neuf de Paris, avant modification au XIX^e siècle), cf. J. MESQUI, *op. cit.* p. 185.

En cela, Souffron avait suivi le choix de ses devanciers, comme il l'indique lui-même (41). Un document nous apprend que l'arche qu'il avait construite dépassait de douze pieds (3,88 m) la hauteur de l'arche qui l'a remplacée, ce qui entraînait une raideur excessive de la rampe, malgré la hauteur compensatrice de la terrasse de la rive droite (42). L'architecte était conscient de cet inconvénient, d'autant que les ouvertures plus grandes des deux arches suivantes (29 m pour la seconde et 31,70 m pour l'arche maîtresse) augmenteraient encore la raideur de la rampe d'accès. Souffron avait résolu d'y porter remède en abaissant la naissance des arches au plus près des « eaux marchandes », pour rendre « la montée plus aysée ». Mais les modifications qu'il tentait d'apporter à un projet déjà considérable annonçaient un surcoût de l'ouvrage, que la Commission de l'œuvre aurait bien du mal à justifier tant auprès du pouvoir central que devant l'assemblée des États de la province.

Les années d'incertitude

Les difficultés de trésorerie auxquelles la Commission devait faire face étaient alors considérables. On dut recourir à des palliatifs. Ainsi pour régler leur contribution, les Capitouls durent consentir le 8 juillet 1605 une obligation à un particulier qui avança 5 000 livres pour permettre la continuation des travaux (43).

Dans le même but, le 26 octobre 1606, les Commissaires toulousains firent saisir entre les mains du trésorier et des receveurs des diocèses, les deniers du pays de Languedoc pour le contraindre au paiement des 18 000 livres dues pour l'année courante, et des 36 000 livres qu'il avait omis d'imposer durant les années précédentes pour la construction du pont.

Le syndic du Languedoc réagit vivement à la saisie de ses deniers et porta l'affaire devant le Conseil du Roi. Celui-ci, par arrêt du 27 mars 1607, accorda la main levée de la saisie et ordonna que le receveur des deniers du pont serait tenu de lui adresser, dans les trois mois, « les comptes de sa recette et despense, rendus depuis vingt ans » (44).

L'examen de ces comptes mit en évidence les difficultés rencontrées par la Commission de l'œuvre pour rassembler les fonds en raison des refus réitérés des États de Languedoc à financer l'ouvrage, si bien que la décision précédente fut rectifiée par une nouvelle décision du Conseil du 15 mars 1608, défendant aux États de faire une quelconque levée d'impôts pour les affaires de la province de Languedoc, sans lever à cette occasion une somme de 18 000 livres pour les travaux du pont de Toulouse (45).

Tandis que se déroulaient les épisodes récurrents de ce conflit entre les Commissaires toulousains et les États de Languedoc, Sully, en sa qualité de Grand Voyer de France, fit prendre le 7 février 1608, au Conseil du roi, un arrêt fixant les règles à suivre pour la programmation et la passation des marchés des bâtiments et réparations publiques du royaume (46). Comme suite à ce texte de portée générale, il envoya le 30 septembre suivant des lettres patentes portant règlement pour l'entretien et la réparation des ponts, chaussées, chemins et passages en Languedoc, ordonnant au lieutenant du Grand voyer de fournir dans les six mois, un état de tous les ouvrages à prévoir dans la province (47).

Peu après, réunis en session à Beaucaire de novembre à décembre 1608, les représentants des États de Languedoc apprirent par le Trésorier de France, Miles de Marion, qu'il avait reçu commission du duc de Sully, grand voyer, de

41. A.M.T. DD 155. Dans le brouillon des articles de la reconstruction de la 6^e pile, daté du 14 décembre 1610, Souffron indique que la première assise de la pile aura « demy pied d'empatement audict pourtour, et le reste monté en retracts, de 4 en 4 piés se retirer de demy pié, jusques à la haulteur des eaux marchandes ou impostes des arcades portant telles retracts... pour que la 7^e arcade ne monte sy hault que nos devantiens avet intention de fere, pour rendre la montée dud pont plus aysée ».

42. A.N. E 67 a. On connaît cette mesure prise sur les lieux, grâce à une requête présentée en 1621 par les entrepreneurs parisiens demandant l'autorisation de démolir l'arche de Souffron.

43. A.M.T. CC 2350. F. GALABERT et O. DE SAINT-BLANQUAT, Répertoire des A.M.T., I, 1961, p. 208.

44. A.N. E 12 b. Arrêt du 27 mars 1607 ordonnant la main levée des deniers de la province de Languedoc.

45. A.N. E 16 b. Arrêt du 15 mars 1608, qui complétait l'arrêt du 13 janvier 1605 portant règlement général pour les ponts, chemins et chaussées. AN. E 8a.

46. A.N. E 16 a, Arrêt du 7 février 1608 portant règlement sur les travaux publics.

47. A.N. K 108, n° 943. Sur Miles Marion, cf. R. BUISSERET, « Les précurseurs des intendants du Languedoc », dans *Annales du Midi*, 1968, p. 83.

faire procéder aux réparations des ponts du pays suivant le règlement du 30 septembre. Malgré l'injonction faite de s'y conformer, les États rétorquèrent que le pays de Languedoc n'était pas tenu de contribuer plus qu'il ne l'avait fait auparavant à la construction du pont de Toulouse (48).

Le Conseil du Roi, excédé de ces refus perpétuels qui entravaient la collecte des deniers et qui ralentissaient les travaux, devenait de plus en plus sourcilieux sur tout ce qui concernait l'avancement du chantier du pont. Alors que s'éternisait la construction de la première arche, et avant même d'entreprendre la seconde, apparaissait la nécessité de reconstruire auparavant la 6^e pile, problème lancinant de la « pile corrompue » qu'il allait falloir aborder.

De plus, comme le financement de l'ouvrage, prévu en 1598 pour les dix années suivantes, allait arriver à son terme, les Commissaires toulousains se trouvaient dans l'obligation d'en solliciter la prolongation. C'était une démarche délicate à entreprendre en raison du surcoût des travaux à venir qu'il fallait bien annoncer au gouvernement. Ils décidèrent donc, le 4 mars 1609, d'envoyer une seconde fois Pierre Souffron à la Cour.

Le 11 mars 1609, Pierre Souffron partait de Toulouse pour se rendre « devers le Roy et Monseigneur le Duc de Sully, surintendant général des finances » pour leur faire son rapport « sur la construction et distributions des deniers destinés audict œuvre » suivant les instructions données par les Commissaires.

Il arriva à Paris le 27 mars et – comme il l'écrit lui-même (49) – il eut l'occasion dans les jours suivants, de conférer « plusieurs fois de l'œuvre du pont » avec Sully et ses collaborateurs. Puis ayant appris par Gilles de Maupeou, l'un de ceux-ci, que le ministre était parti le 15 avril pour Fontainebleau, où l'affaire devait être débattue, Souffron s'y rendit. Sur l'avis de M. de Calmels avocat général, l'un des commissaires toulousains, qui s'y trouvait déjà, il représenta, à ses côtés, le syndic de la ville de Toulouse. La Commission de l'œuvre souhaitait en effet qu'à l'instar du Languedoc et de la Gascogne, des impositions fussent levées également dans l'avenir sur le Rouergue et le Quercy pour financer les travaux du pont, car ces deux provinces comptaient aussi parmi les bénéficiaires de l'ouvrage. Après examen, le Conseil décida qu'avant de statuer sur le fond, la requête serait communiquée « au Sr Fieubet, chargé des affaires du pays de Languedoc, à l'évêque de Rodez et au syndic du Quercy ». L'affaire risquait donc de traîner en longueur, avant d'être réglée.

Restait encore à obtenir l'accord de Sully sur le dossier technique du pont. C'est pourquoi, à la demande des Commissaires toulousains, Souffron continua ses « poursuites et sollicitations » à Fontainebleau jusqu'au 25 juillet, puis à Paris, jusqu'au dernier jour de septembre, où il mit fin à son long séjour, « d'autant que ledit Seigneur duc de Sully (avait) dict à Monseigneur le Président de Paule qu'il ne pouvet rien faire ni arrester que le S^r Bonnefons, ingénieur, ne feut de retour à Paris ».

En effet, la proposition d'entreprendre à la fois la reconstruction de la 6^e pile et la continuation des arches soulevait des problèmes importants que le pouvoir central voulait reconsidérer. L'obligation de reconstruire la pile fondée jadis par Dominique Bachelier dans les années 1579-1583, faisait peser la suspicion sur la solidité des anciennes piles et craindre d'autres ennuis. Mais bien plus épineuse encore apparaissait la poursuite du projet d'un pont, dont les ornements superflus, la grande largeur du tablier et la raideur excessive de la rampe pouvaient donner matière à critiques. L'ampleur du programme de ce pont à trois voies avec maisons à boutiques et arrière-boutiques, qui avait la préférence des Commissaires toulousains, allait entraîner une dépense considérable. Ne valait-il pas mieux renoncer à y construire des maisons, comme on l'avait fait au Pont Neuf de Paris, dont on pouvait désormais mesurer la parfaite réussite ?

On comprend, dès lors, qu'avant de se déterminer, Sully ait ordonné à Jean de Bonnefons, ingénieur du roi chargé des fortifications de Provence, de se rendre à Toulouse pour lui faire son rapport sur les travaux du pont.

Peu après, Jean de Bonnefons vint effectivement à Toulouse « pour viziter et vériffier l'estat de la fabrique du pont, et veoir ce qui reste à fere », comme l'indiquent les livres de comptes du Trésorier qui portent qu'il fut taxé de la somme de 450 livres pour son voyage et son séjour. Bonnefons était encore dans la région au début octobre, mais on ignore si Souffron, de retour à Toulouse le 18 octobre 1609, put rentrer à temps pour le recevoir sur son chantier (50).

48. A.D. Haute-Garonne C 2292

49. A.M.T. 203. Second voyage de Souffron du 11 mars au 18 octobre 1609.

50. A.M.T. DD 178, f^o 71. Jean de Bonnefons dressait le 3 octobre 1609 un devis pour la réparation des murs de la ville basse de Carcassonne, dont le bail fut passé le 21 octobre 1609 par les Trésoriers de France à Toulouse. Jean de Bonnefons était le fils de Raymond, aussi ingénieur du roi en Provence auquel il succéda (cf. D. J. BUISSET, « Les ingénieurs du roi au temps d'Henri IV », dans *Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Bulletin de la Section de Géographie*, t. LXXVII, année 1964, Paris, 1965, p. 50 sq.

À la suite à cette inspection, Souffron fut convoqué une nouvelle fois à Paris, dès le début de l'année suivante, « pour donner raison à M. le duc de Sully de lad œuvre, à la présence des architectes et ingénieurs du roi ».

Dans sa note de frais de ce troisième voyage, Souffron raconte comment, le 3 février 1610, il partit « en poste » au plus fort de l'hiver, et dut payer « la course en seul pour n'avouer trouvé compagnie à cause du mauvais temps de neige et glace qu'il fezet pendant ses jours ». Il arriva à Paris le 8 février et y entreprit des démarches administratives pour obtenir des copies des « arrêts du Conseil donnés en faveur du pont pour la levée des deniers tant sur le pays de Languedoc que de Guienne », et encore pour faire « rechercher à plusieurs notaires et greffiers, les contrats, proclamations et procès verbals faitz et passés pour l'heuvre du pont neuf de Paris... » (51).

En revanche, la note de Souffron ne nous renseigne ni sur le rapport de Jean de Bonnefons, ni sur les entretiens qu'il eut avec le ministre et ses experts, conclus par « la délibération de Monsieur de Sully » qu'il cite sans en dire la teneur. Cependant, par les faits qui suivirent, il apparaît que l'architecte ne parvint pas plus qu'auparavant à convaincre le ministre d'adopter l'ensemble de son projet pour l'achèvement du pont. Du moins réussit-il à le décider d'entreprendre au plus tôt la réfection de la 6^e pile et d'en assurer un rapide financement.

En effet, Souffron était encore à Paris, lorsqu'intervint le 22 mai 1610 un arrêt du Conseil qui, après avoir rappelé la nécessité de parachever le pont de Toulouse « suivant l'estat qui en avoit esté dressé par Mgr le duc de Sully grand voyer de France », ordonna que, pendant six années consécutives, tous les deniers provenant de la levée du droit de commutation « y seraient entièrement employés » et prorogea pour la même durée les contributions à prélever sur les pays de Languedoc, Armagnac, Rivière-Verdun, Comminges, en élevant à 12 000 livres la participation de la Ville de Toulouse (52).

Cet arrêt, destiné à réactiver les travaux, eut pour effet de susciter non seulement les réclamations des Capitouls de Toulouse (dont la taxe était doublée), mais aussi celles des États de Languedoc qui, réunis en novembre 1610 à Pézenas, refusèrent l'imposition et décidèrent d'en demander la révocation (53). Si bien que l'affaire étant revenue devant le Conseil du roi, celui-ci décida le 19 avril 1611 que l'arrêt du 22 mai serait exécuté selon sa forme et teneur, sauf en ce qui concernait la ville de Toulouse, qui ne serait imposée annuellement que de la somme de 6 000 livres, comme dans le passé (54). Cette opportune rectification avait été obtenue grâce à l'intervention de Nicolas de Verdun qui, récemment nommé premier Président au Parlement de Paris, n'oubliait pas de défendre à la Cour les intérêts de la ville qu'il avait quittée (55).

Il y fut remplacé par François de Clary bien connu à Toulouse où il avait auparavant exercé avec éclat, durant des années, la charge de Juge Mage. Il connaissait les travaux réalisés par Souffron tant au Pont Neuf qu'au Capitole, et il appréciait si bien son talent qu'il lui avait demandé, en 1609, de dresser les plans de sa demeure toulousaine, le fastueux « hôtel de pierre », qui était alors en construction. Installé au Parlement le 21 juillet 1611, le premier président François de Clary allait désormais, en cette qualité, présider aussi la Commission de l'œuvre du pont.

C'est donc sous ses ordres que Souffron « architecte et conducteur de l'œuvre » s'apprêtait à diriger la réfection de la 6^e pile, qui annonçait, pensait-il, la poursuite de la construction des autres arches du pont. Pour lui, une nouvelle période semblait s'ouvrir, sous les meilleurs auspices.

Les débuts de la reconstruction de la 6^e pile

Dès son retour à Toulouse, le 20 novembre 1610, Souffron, après une longue absence de près de dix mois, s'était mis au travail pour préparer la consultation des entrepreneurs en vue de la reconstruction de la 6^e pile. Il avait, le 14 décembre 1610, rédigé le brouillon des articles dont les mesures étaient données en toises et pieds du roi et non plus en cannes et pans languedociens : ce qui constituait une importante innovation par rapport aux appels d'offres précédents (56).

51. A.M.T. DD 203. 3^e voyage de Souffron, du 3 février au 20 novembre 1610.

52. A.N. E 26 a. On notera que, dans cet arrêt, le Rouergue et le Quercy ne sont pas cités encore parmi les pays imposables. Dans un souci d'efficacité, il était apparu préférable de ne pas différer davantage le renouvellement des impositions anciennes.

53. A.D. Haute-Garonne C 2293.

54. A.N. E 30. Arrêt du 19 avril 1611, f^o 17.

55. É. ROSCHACH, « Les douze livres de l'Histoire de Toulouse », dans *Toulouse*, 1887, p. 266.

56. A.M.T. DD 155. Brouillon des articles de « la refaction du sixième pilier » daté du 14 décembre 1610, signé de Souffron.

Dès le 14 janvier 1611, les Commissaires de l'œuvre décidèrent qu'on diffuserait l'appel d'offres « tant dans la présent ville qu'en autres villes principales de ce royaume » et que la délivrance s'en ferait « au rabais à la toise cube » selon les nouvelles règles.

Bien que les proclamations aient été largement faites (57), on dut constater, lors de l'adjudication le 22 avril 1611, que « plusieurs maîtres architectes, maçons, et charpentiers de lad ville de Tholose » s'étaient rendus à l'assemblée », mais qu'il ne s'en était présenté aucun autre d'ailleurs. À la demande des Commissaires, Souffron fit l'ouverture du prix de la besogne à 260 livres la toise cube de maçonnerie, à la charge que l'entrepreneur serait tenu de fournir tous les matériaux.

Aussitôt les maîtres maçons et charpentiers élevèrent des protestations invoquant le fait que « la mesure de la toise n'ayant été pratiquée en ce païs, ilz désiroient traicter à la cane quy est la mesure acoustumée, et non à la toise », ajoutant que les articles leur paraissaient conçus en termes « inusités et incogneus », aussi demandaient-ils qu'ils fussent « réformés en termes du païs plus clairs et intelligibles ».

Les Commissaires demandèrent donc à Souffron de rédiger de nouveaux articles. À la séance du 29 avril, il fit lecture des « articles réformés », mais cette fois les maîtres maçons et charpentiers déclarèrent « tous d'une voix qu'ils recognoissoinct lad besogne sy difficile et de sy grande despense qu'il n'y auroict aucung qui la voulut entreprendre au pris de l'ouverture ».

Seul cependant, le M^e des Œuvres et réparations royales Dominique Capmartin offrit de se charger de l'ouvrage au prix de 300 livres, non pas la toise, mais la canne cube. Aux séances du mois de mai, furent enregistrées d'autres moins-dites émanant de maîtres obscurs.

À la reprise de l'adjudication, intervint de nouveau Dominique Capmartin, cette fois associé à Pierre Levesville, l'architecte orléanais qui avait acquis une grande réputation en dirigeant l'achèvement du chœur de la cathédrale Saint-Étienne de Toulouse. Tous deux proposèrent, le 14 septembre 1611, d'entreprendre l'ouvrage pour 276 livres la canne cube.

On n'avait pas reçu de meilleures propositions, lorsque le 23 septembre, Élie Bachelier – dont le père avait jadis construit cette même pile – requit par acte notarié le greffier des commissaires de recevoir l'offre qu'il faisait avec son associé, le charpentier Georges Alègre, de « rabaisser la besogne » à 260 livres la canne cube (58).

Le lendemain, faisant le constat que toutes ces offres n'étaient guère avantageuses, puisque, exprimées en cannes cubes, elles étaient nettement inférieures au volume exprimé en toises (59), les Commissaires en conclurent « qu'il y avoict du monopole entre les Maistres » et qu'il fallait « tâcher à le rompre... par tous moyens possibles, mêmes par longueur de temps. » Aussi bien, consacrèrent-ils les séances suivantes à délibérer sur les moyens d'empêcher les ententes entre les entrepreneurs. Quatre mois s'écoulèrent ainsi au détriment de l'avancement de l'ouvrage, pendant lesquels, à leur demande, Souffron fit une fois encore, en septembre-octobre 1611, « le dessain dudict pont de pierre et de brique, aveq les articles, et mis par escript comme l'on avet fait le pont jusques icy et comme il y falllet continuer aveq les proportions qu'il y fault tenir... le tout deslivré ès mains de Monsieur de Comartin, Conseiller d'Estat » (60).

Ce n'est que l'année suivante que les Commissaires convoquèrent les entrepreneurs éventuels à une nouvelle réunion, le 13 février 1612. Elle allait être décisive. Dès le début, Élie Bachelier intervint pour rappeler que « les architectes et ouvriers » avaient eu l'occasion de se plaindre « tant de l'ouverture faicte par led Souffron à 260 livres la toise, que des articles par luy dressés ». Il ajouta qu'il fallait que « Souffron n'aye pas entendu ce qu'il faisoit ou qu'il aye eu dessein de ruiner ceux qui voudroinct entreprendre ced(it) œuvre, d'aultant plus que la toise de lad besogne, quy est plus grande d'ung tiers ou peult s'en fault que la cane, ne se peult faire à moings de Quatre cens livres ». Après ces premiers reproches, Élie Bachelier critiqua en détail les articles rédigés par Souffron, jugeant les uns « captieux et deffectueux », car ils n'indiquaient ni le nombre de « cataractes » à faire au batardeau, ni les dimensions exactes du pilier à reconstruire. Il en contesta d'autres qui chargeaient « l'entrepreneur de choses non nécessaires et d'une grande dépense », comme les chaînages en pierre de taille à prévoir le long et au travers de la

57. A.M.T. DD 193. Les appels d'offres furent faits dans les villes de Paris, Lyon, Montpellier, Poitiers, Châtellerauld, Tours, La Rochelle, Blaye, Bordeaux, Agen, etc.

58. A.D. Haute-Garonne 3E 4740 f° 449, « Réquisition Bachelier, Alègre, Jausiond ».

59. La toise cube = 7,4 m³ et la canne cube toulousaine = 5,7 m³.

60. A.M.T. DD 203.

pile, ce qu'il jugeait « chose superflue ». Il ajouta même « qu'il seroict mal aisé de recouvrer de la montagne une sy grande quantité de pierre » aux dimensions fixées. Pour terminer, il renouvela sa proposition d'entreprendre la reconstruction de la pile au prix de 260 livres la canne cube, et requit la Commission de lui adjuger l'ouvrage.

Piqué au vif par ces critiques, Souffron répliqua que « Bachelier ny (aucun) autre ne pourroict mettre en doute qu'il ne feust capable de conduire cest oeuvre, puisque les deux pilliers jà bastis soubz sa conduite l'ont assez tesmoigné ». Ajoutant que les articles incriminés se trouvaient dressés « en la forme qu'il appartient », il se déclarait prêt à les soumettre « au jugement de tous architectes experts ». Enfin, pour montrer qu'il n'avait eu « intérêt de surprendre ny ruiner personne, et désirant servir le roy et le public, nonobstant que la toise soict plus grande que la cane d'un tiers, il offroit d'entreprendre lad besogne pour le prix de l'ouverture par luy faicte quy est 260 livres la toise cube, et oultre ce, faire les arches et rendre parfaict led pont dans dix ans », ce qu'il était prêt à confirmer par écrit.

Les Commissaires, ayant pris acte de cette déclaration, tentèrent de susciter de nouvelles offres « sans que personne voullust moins dire »; bien au contraire, « Bachelier, Capmartin, Levesville, Subreville et autres maîtres illec présens auroient déclaré n'y vouloir entendre à ce prix... » Sur quoi les Commissaires décidèrent de délivrer la besogne à Pierre Souffron à 260 livres la toise cube. Ainsi se terminait, de façon inattendue, cette mémorable séance (61).

Souffron prit vite conscience qu'il avait agi trop impétueusement en offrant de faire l'ouvrage à ce prix, et il tenta de se dégager. Le 3 mars suivant, ayant été requis de désigner ses cautions, il répondit ne pouvoir le faire, car il avait entendu que ses gages et vacations lui seraient continués pendant ce travail, et il demandait en outre que la construction des arches suivantes lui fut également dévolue. Mais les Commissaires lui rappelèrent qu'à l'avenir il ne pourrait plus prétendre toucher de gages comme « architecte et conducteur de l'œuvre », et que l'adjudication présente ne concernait que la réfection de la 6^e pile. En effet, le 12 mars, ils confirmèrent que la continuation des arches ferait l'objet d'un autre « bail séparément ». Souffron se déclara alors prêt à passer le contrat à condition d'y inclure que son successeur éventuel serait tenu de l'indemniser de tous les matériaux restants, ainsi que de la valeur des engins, outils, cordages, ferrures, cloche, etc. L'accord se fit sur ce point, et Souffron désigna, pour cautions et associés, François Bonnavé et Jean Caillau, maîtres charpentiers de Toulouse.

Cependant avant la passation du marché, les Commissaires firent appeler Nicolas Laurens « architecte et ingénieur du prince d'Orange » pour avoir son avis sur les travaux projetés. Sa visite du chantier, en avril 1612, n'eut d'autre effet que de prescrire quelques allègements des charges (62).

Le contrat de la reconstruction de la 6^e pile fut signé le 16 juin 1612, dans l'hôtel du premier président François de Clary. Les règles de passation des marchés à forfait et à la toise édictées par Sully étaient enfin respectées dans les articles que Souffron avait rédigés en qualité d'architecte, et dont il devait maintenant, en qualité d'entrepreneur, exécuter les prescriptions, dont voici l'essentiel (63).

Après avoir effectué selon les modalités, la construction du batardeau, et le « lieu étant trouvé de la qualité requize », l'entrepreneur devait alors « suivant l'art d'architecture » bâtir le pilier « partie de brique et partie de pierre de taille d'appareil ». Les pierres employées de 3 à 6 pieds de long pour le moins, devaient être bien taillées et bien jointes « faizant les commissures des lictz et jointctz les plus petitz que fere se pourra ». Cette recommandation montre que Souffron suivait ainsi les vieilles habitudes survivant en Languedoc, pour ces sortes d'ouvrages. Le texte précise que « le corps ou masse du pilier sera maçonné et garni de chesnes de pierre arponnées de fer, sellées de plomb, et le reste basti de bonne tuille, faizant l'ung et l'autre de bonne et assurée liaison ».

De plus il était spécifié que le pilier devait être « de mesme longueur et espesueur que le septiesme » construit par Souffron quelques années plus tôt, et que, pour la hauteur « il s'esgalizera(it) avec les autres quy sont de présants faits ». Enfin, il était rappelé que l'entrepreneur devait « fournir toute la pierre de taille, tuille, chaux et sable, fer, plomb, voitures, peines d'ouvriers et manœuvres ».

Les travaux pouvaient commencer. Déjà le 26 avril 1612, Souffron avait renouvelé le bail passé avec François Bonnet M^e tuillier pour l'exploitation, durant trois nouvelles années, de la tuillerie « size hors les murs de Saint

61. A.M.T. DD 155. Adjudication de la 6^e pile.

62. A.M.T. DD 155. Brouillon des articles de « la réfection du sixième pilier » daté du 14 décembre 1610, signé de Souffron, et surchargé de la mention « Nicolas Laurens architecte et ingénieur des princes d'Orange, le 19^e avril 1612 ». Il s'agit sans doute de Nicolas Laurens, « Me. Maçon d'Aix en Provence », qui avait été également appelé comme expert en février 1612 pour la reconstruction de la cathédrale de Nîmes (A.D. du Gard G 220).

63. A.M.T. DD 155. Le contrat de la 6^e pile du 16 août 1612, à l'inverse du brouillon du 14 décembre 1610, donne le détail de la construction du batardeau « à cataractes ».

Subran » avec l'obligation de fournir la quantité de 200 000 tuiles par an pour la construction du pilier. De même le 5 septembre suivant, il passait commande à Jean Pélissier et Jacques Bourrou « M^{es} fair grossiers » pour lui fournir les pointes des « palz, contrepalz, palèdes... forger et fere tous les anneaux quy seront nécessaires pour battre la palède, ensemble les platines et chevilles pour les arrester, cercles de fer des mal motons... et toute autre sorte de ferrure » (64).

Tandis que Souffron et ses associés s'affairaient sur leur chantier, les Commissaires allaient cueillir les fruits amers de leur conflit avec les États de Languedoc. Une nouvelle fois, le 23 avril 1612, ils avaient fait saisir, entre les mains des receveurs de la ville de Toulouse et des diocèses du Languedoc, leurs deniers jusqu'à la somme de 30 000 livres fixée par l'arrêt du Conseil du 25 octobre 1611, comme l'attestaient « les exploits des saisies (faites) sur les diocèses d'Alby, Lavar, Castres, Carcassonne, Alet, St Papoul, Rieux, Mirepoix et Toulouse. »

Déjà dans leur précédente session tenue à Pézénas en janvier-février 1612, les États avaient décidé de se pourvoir contre les arrêts du Conseil qui leur ordonnaient d'imposer chaque année sur le pays de Languedoc la somme de 18 000 livres, qu'ils jugeaient excessive, pour la construction du pont de Toulouse. Comme on l'imagine, la récente saisie de leurs deniers contribua à enflammer davantage leur opposition. Leur syndic se pourvut de nouveau devant le Conseil du Roi. Dans sa requête, il fit valoir combien cette saisie portait préjudice au pays de Languedoc, ajoutant que le pont « estant à l'extrémité de la province et pour le seul embellissement de la ville de Thoulouse », on ne pouvait raisonnablement exiger de l'ensemble « du pays d'y contribuer, vu que la ville de Thoulouse n'avait pas contribué aux autres ponts » de la province. En conséquence, le syndic demandait à la fois la main levée de la saisie et la réduction de l'imposition.

Tenant compte de ces raisons, le Conseil du Roi, par un arrêt du 20 octobre 1612, ordonna qu'il serait fait main levée des deniers saisis, mais il confirma aussi qu'il serait imposé sur le pays de Languedoc, l'année suivante, la somme de 36 000 livres pour l'employer à la construction du pont, avant même que ne soient levées d'autres impositions tant sur la province que sur les diocèses concernés. Néanmoins – et ceci indique que l'argument sur « l'embellissement de la ville de Thoulouse » avait bien été entendu –, le Conseil rappela qu'il veillait « à ce que les deniers qui se lèvent pour la construction soient bien et utilement employéz », et pour preuve, il annonça l'intention du Roi d'envoyer sur place « ung ou deux ingénieurs ou aultres personnes capables et expérimentéz au fait des bastimens », pour visiter les ouvrages et pour relever « le desseing et plan dud pont pour le représenter à Sa dicte Majesté » en même temps que les comptes du Trésorier (65).

Ainsi, les litiges perpétuels sur le financement de l'ouvrage et la saisie des deniers de la province par les Commissaires toulousains, en faisant remonter l'affaire jusqu'au Conseil du Roi, allaient contribuer, à leur insu, à remettre en question le projet de ce grand pont auquel ils tenaient tant.

À Toulouse cependant, les Commissaires ne restaient pas inactifs. Pour faciliter les communications entre les deux rives, en attendant l'achèvement du Pont Neuf qui prenait du retard, ils décidèrent, sous l'impulsion du premier président de Clary, de lancer avec les Capitouls, un peu plus loin en amont, un pont de bois provisoire reliant l'île de Tounis au faubourg Saint-Cyprien. Le contrat en fut passé le 10 avril 1613 au M^e charpentier Jean Subreville, qui s'engagea aussi à en assurer l'entretien durant vingt années (66).

Pendant ce temps, Souffron et ses associés avaient construit le batardeau à plusieurs enceintes autour de la 6^e pile, et l'on sait qu'au début du mois de mai, ils avaient « presque desgravé » tout l'enclos et entrepris la démolition des vestiges de l'ancienne pile (67).

64. A.D. Haute-Garonne 3E 5478. Fourniture de pointes de pals et autres ferrures pour la 6^e pile.

65. A.N. E 38 a. Arrêt du 20 octobre 1612.

66. A.M.T. DD 179. Pont de Clary, 10 avril 1613.

67. A.M.T. DD 155. Requête du 9 octobre 1615, présentée par Pierre Souffron « architecte et entrepreneur du sixiesme pilier », Jean Caillau et François Bonnavé, charpentiers, ses associés.

La grande crue de mai 1613 et les derniers travaux

Tandis que progressaient, non loin l'un de l'autre, le chantier de la reconstruction de la 6^e pile et celui du pont de bois, survint le 14 mai 1613 une crue de la Garonne, d'une rare violence, qui emporta tout le bois entreposé au port Garaud, ruina une quinzaine de maisons dans l'île de Tounis, inonda le faubourg Saint-Cyprien, rompit la chaussée du Bazacle et, en passant, « fracassa tout ce qui se dressait au pont neuf » (68).

Les ravages causés par l'inondation au chantier de la 6^e pile donnèrent l'occasion au syndic du Languedoc de saisir une fois encore le Conseil du Roi, rappelant « que pour la construction du pont de la ville de Thoulouse, il se lève de longtemps de grandes sommes de deniers, tant sur le pays que provinces voisines, mesme depuis l'an 1599, auquel ouvrage toutes fois il se voit sy peu d'avancement que depuis lad année il n'y a que deux pilliers et une demi-arche bastis ». Et le syndic faisait remarquer que la décision ordonnant la main levée de la saisie des deniers de la province n'avait pas été exécutée.

Face à cette nouvelle requête, le Conseil du Roi confirma le 31 août 1613 que l'arrêt précédent serait exécuté en chacun de ses points. En conséquence, les ouvrages du pont seraient visités par l'un des ingénieurs du roi, ou autre personne désignée par Sa Majesté, tandis que le Trésorier du pont devrait, dans les trois mois, fournir les comptes de ses recettes et dépenses, en y joignant les contrats passés avec les entrepreneurs. Enfin le Conseil renouvelait la main levée des deniers de la province saisis par les Commissaires toulousains qui devraient jusqu'à nouvel ordre, surseoir « à l'advenir toutes levées d'argent pour la construction du pont... » (69).

La liberté de manœuvre des Commissaires toulousains, privés ainsi de leurs moyens financiers, était complètement réduite, même s'ils s'obstinaient à maintenir la saisie des deniers de la province, qui était encore effective en novembre-décembre 1613, ce dont se plaignaient les États (70). Mais ils sentirent venir des temps difficiles, avec l'annonce de l'arrivée prochaine des Commissaires royaux, chargés non seulement d'inspecter les ouvrages du pont, mais aussi de vérifier la gestion des comptes de la Commission toulousaine, en sa qualité de maître d'ouvrage.

Le 15 octobre 1613, le Sieur de Bellebat, Maître des Requêtes, et Jacques Lemercier, ingénieur du roi, étaient désignés pour se rendre à Toulouse, investis des pleins pouvoirs pour examiner l'ensemble de l'opération et faire de nouvelles propositions. Ils étaient au travail sur les lieux dès le début janvier 1614. Avec eux, s'ouvrait une nouvelle période du chantier du pont, dont Pierre Souffron allait faire les frais. Même si l'arrêt du Conseil du Roi du 30 septembre 1614 le confirma dans l'entreprise de la reconstruction de la 6^e pile (71), preuve que sa compétence dans les travaux de génie civil était reconnue, en revanche il dût renoncer à la gloire, si longtemps espérée, d'être celui qui achèverait l'ouvrage. En effet, le même arrêt approuvait les nouveaux plans que Jacques Lemercier avait proposés pour la construction des arches du pont, dont le contrat fut bientôt passé, le 31 mars 1615, à un consortium d'entrepreneurs parisiens (72).

Cependant, Pierre Souffron devait demeurer sur le chantier en tant qu'entrepreneur de la 6^e pile pour remplir son engagement de la reconstruire. Il dut alors emprunter des sommes importantes pour réparer les dommages causés au batardeau et à son matériel par la crue de mai 1613. Après diverses estimations de ces dommages, deux mandements des 26 juillet et 11 décembre 1614, chacun d'un montant de 12000 livres, avaient été attribués à Souffron et ses associés pour les indemniser. Mais ces sommes ne leur paraissant pas suffisantes, ils présentèrent une requête, le 9 octobre 1615, qui nous permet de connaître les travaux effectués avant le sinistre. Dans ce document Souffron rappelait, non sans amertume, qu'en 1612 il avait été « contraint de passer le contrat de la 6^e pile selon son offre qui fit la « condition meilleure du public pour plus de 70000 livres », et que depuis cette date, avec ses associés, ils

68. DU ROZOY, *Annales de la Ville de Toulouse*, t. IV, 1776, p. 222 ; Jean LESTRADE, « Notes historiques extraites des registres des notaires », dans *Revue historique de Toulouse*, 1914, p. 497. Des dégâts considérables avaient été causés aussi au pont de bois auquel travaillait le charpentier Jean Subreville. Il s'ensuivit une contestation entre les deux entrepreneurs au sujet de la propriété des bois provenant des deux chantiers. Il fallut que le Parlement de Toulouse ordonnât, le 30 juillet 1613, une expertise pour régler les prétentions respectives de Pierre Souffron et Jean Subreville (A.D. Haute-Garonne B 320).

69. A.N. E 41 b.

70. A.D. Haute-Garonne C 2294. Délibération des États de Languedoc, tenus à Pézénas, nov-déc. 1613.

71. A.N. E 46 b, E 47 a. Arrêt du 30 septembre 1614.

72. A.M.T. AA 22. Contrat passé à Paris le 31 mars 1615 avec Marcel Le Roy, Rémy Collin, Jacques Boulet et François Montet.

avaient travaillé « de nuit et de jour continuellement... ayant desmoli et arraché la mesure dud sixiesme pilier et osté la plateforme de dessoubz appelée communément la grille qui servoit de baze et fondement aud pilier, et osté la plus grande partie de l'eau » (73).

Les Commissaires chargèrent Jacques Lemercier d'expertiser les dégats. Son rapport confirma que Souffron avait bien mis en place le batardeau, et démolit les vestiges de l'ancienne pile, mais qu'il n'avait pu encore atteindre la balme. Les Commissaires donnèrent alors mission à Lemercier de reprendre les sondages, à la proue et à la poupe du batardeau. Ayant trouvé le bon sol, il proposa le 9 novembre 1615 de ficher des pilotis « et dessus lesd pilotins asseoir une plate-forme ». Ces dispositions furent approuvées par les Commissaires et « il feust enjoinct audict entrepreneur de fonder et faire lad pile suivant le dessaing » de l'architecte du roi. Dès lors, c'est sous ses ordres que Souffron reprit la reconstruction définitive de la 6^e pile, qui fut achevée le 30 avril 1616 (fig. 5). D'ailleurs l'affaire n'était pas terminée pour le règlement de ses intérêts, car il dut engager une longue procédure pour obtenir le paiement des dommages qu'il avait subis et des avantages qu'il avait faits à l'ouvrage (74).

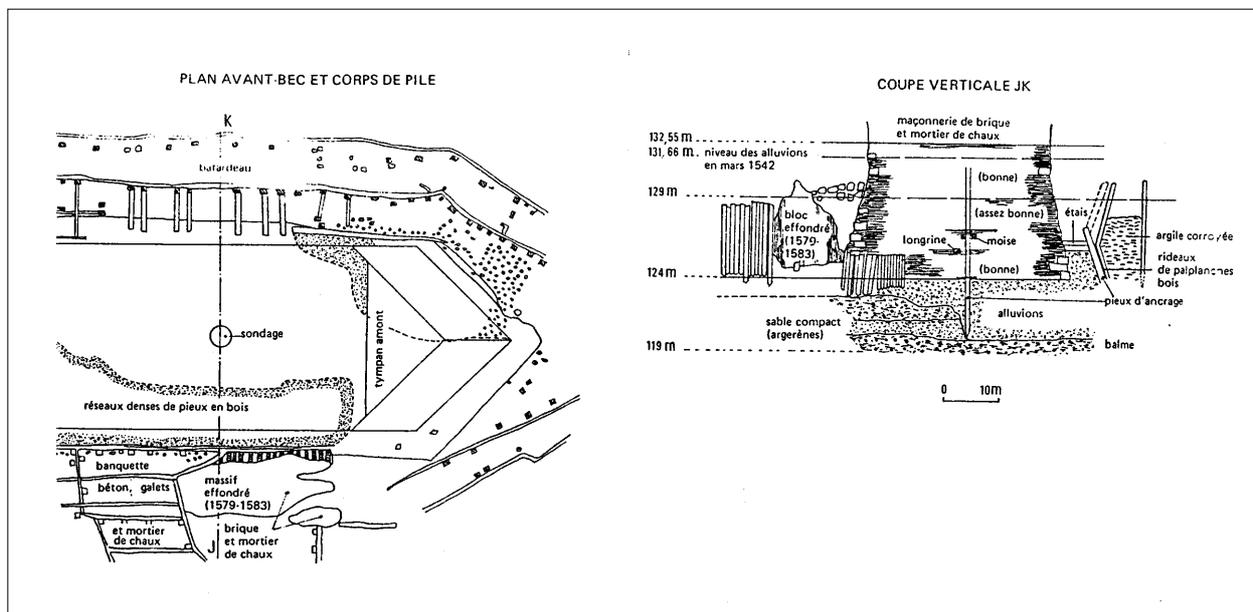


FIG. 5. PLAN ET COUPE DE LA 6^e PILE (n° 2 actuelle), d'après R. Lotte, pl. 7.
Ce relevé concerne la pile construite une première fois par Dominique Bachelier en 1579-1583, et reconstruite par Pierre Souffron, en deux temps (de 1612 à 1616).

Enfin, il faut ajouter que, quelques années plus tard, Souffron fut appelé à intervenir de nouveau au Pont Neuf, alors que les entrepreneurs parisiens étaient en train de construire les arches, suivant les plans de Jacques Lemercier. On sait qu'au moment où ils bâtissaient la 4^e arche, en février 1619, deux responsables du chantier, Jacques Boulet et François Mansart, découvrirent une importante fente dans la 5^e pile dont le mauvais état allait nécessiter bientôt la reconstruction. Ils durent donc modifier leur plan de travail et, comme ils s'attaquaient à l'arche inachevée de Souffron, au début du mois de septembre 1620, ils se heurtèrent à l'opposition des Capitouls, qui, par la force, en

73. A.M.T. DD 155. Requête de Souffron du 9 oct 1615. Voir aussi les observations faites par R. LOTTE, *op. cit.* p 106-107 et planche VII où l'on voit à côté de la pile reconstruite par Souffron, les vestiges de la pile construite en 1579-83 par Dominique Bachelier (fig. 5).

74. A.D. Haute-Garonne 3E 287 f° 117. Le règlement des frais et avantages de la 6^e pile n'était pas encore intervenu en 1630, date à laquelle les anciens associés de Souffron avaient fait opposition sur les sommes qu'on lui devait alors. On apprend ainsi que parmi ses associés figuraient Jean Cailhau et François Bonavé, ses cautions, mais aussi Dominique Capmartin et Élie Bachelier, son virulent interlocuteur lors de l'adjudication des travaux !

empêchèrent la démolition, ce qui suscita un long conflit avec les entrepreneurs parisiens. Ceux-ci, excédés de ne pouvoir travailler suivant les termes de leur contrat, décidèrent de quitter le chantier en janvier 1621 (75).

À leur départ, restait donc pendante la question de la réfection de la 5^e pile. Comme le marché passé avec les entrepreneurs parisiens concernait exclusivement la construction des arches, la réfection de la pile restait à l'initiative et à la charge des Commissaires de l'œuvre. Aussi décidèrent-ils de faire installer, autour de la 5^e pile, un batardeau, dont le marché fut passé le 29 août 1620 au maçon Raymond Estienne et à sa caution Bernard Maigné. Ces deux entrepreneurs locaux eurent recours alors à l'expérience de Souffron pour entreprendre ce difficile travail, comme l'indique un document qui nous apprend qu'au moment de passer le contrat Raymond Estienne déclara « que M^e Pierre Souffron lui (avait) promis de conduire les ouvrages dud. batardeau à la charge de luy augmenter le prix de sa moins dicte jusques à 32500 livres », et c'est à cette condition que le contrat fut effectivement passé (76). D'ailleurs des pièces comptables prouvent que l'architecte fut rémunéré à ce titre par les Commissaires toulousains (77). Mais il s'agit là d'un concours de durée limitée qui n'aboutit pas à l'achèvement de l'ouvrage. En effet, après le désistement de Raymond Estienne, en octobre 1621, s'ouvrit une période de contestations entraînant des expertises contradictoires et de nouvelles procédures dont Souffron, âgé alors de soixante huit ans, résolut de se dégager en 1622 (78). Cependant, l'affaire remonta jusqu'au Conseil du Roi, qui, par arrêt du 14 juin 1623, ordonna la visite de la 5^e pile, et confirma aussi la démolition de l'arche inachevée, dernier vestige de son grand projet (79).

Le temps était passé désormais pour Pierre Souffron d'œuvrer encore sur le chantier auquel il avait tant donné de lui même... mais non en vain, car la postérité lui accordera le titre d'avoir été, sinon l'ultime architecte, du moins l'un des plus éminents constructeurs du Pont Neuf de Toulouse (80).

75. G. COSTA, « François Mansart à Toulouse », dans *Bulletin monumental*, t. 152-IV, 1994, p. 459-470.

76. A.M.T. DD 157, f^o 378 sq. Contrat du 29 août 1620. Auparavant les Commissaires avaient désigné Pierre Souffron et Dominique Capmartin le 3 mai 1619 pour faire « une ample vérification de lad fraction » de la 5^e pile.

77. A.M.T. DD 203, DD 181 et DD 194. En tant qu'« architecte employé à la conduite du batardeau de la 5^e pile », Souffron reçoit trois fois 1000 livres par mandements des 3 juin, 29 août, et 10 octobre 1622.

78. A.D. Haute-Garonne 3E 279. Le 17 avril 1622, Souffron donnait procuration à « M^e Jean Souffron, son fils docteur ez droictz, estant à présent en la ville de Paris pour... transiger (et) accorder le mieux qu'il lui sera possible au procès qu'il a au Conseil d'Etat du Roy, pour raison de l'entreprise de la construction du cinquième pillier du Pont ».

79. A.N. E 75 a. Arrêt du 14 juin 1623 ordonnant la démolition de l'arche de Souffron.

80. On peut rappeler ici le jugement de F. DE DARTEIN, *op. cit.*, p. 162 : « Parmi les auteurs du pont de pierre, le premier rang appartient, comme architecte à Jacques Lemercier, et, comme constructeur, à Pierre Souffron... ».