

JACQUES LE MERCIER ET LA CONSTRUCTION DU PONT NEUF DE TOULOUSE

par Georges COSTA *

La grande crue de la Garonne survenue le 14 mai 1613 causa de si gros dégâts au chantier du pont neuf de Toulouse, qu'elle peut être considérée comme un événement important de son histoire (1). Elle marquait la fin de l'époque durant laquelle l'ouvrage avait été dirigé par Pierre Souffron et elle annonçait l'arrivée de Jacques Le Mercier qui allait donner au pont sa forme définitive (2).

On sait qu'en mai 1597, la Commission de l'œuvre avait fait appel à Pierre Souffron (3) alors « Maître architecte de la fabrique de la cathédrale d'Auch » pour construire les deux derniers appuis du pont, ce qu'il réalisa de 1597 à 1601 pour la 7^e pile, et de 1602 à 1604 pour la 8^e pile, c'est-à-dire la culée de la rive droite. Mais si, à cette date, les piles émergeaient de l'eau, elles n'étaient pas toutes fiables, car on s'était aperçu que la 6^e pile construite jadis par Dominique Bachelier était « corrompue » et qu'il faudrait la reconstruire au plus tôt. Cependant la Commission estima qu'on lancerait d'abord la première arche du côté de la ville sur les deux solides appuis qu'on venait d'élever, comme l'avait proposé Pierre Souffron (4).

Les Commissaires de l'œuvre avaient choisi dès l'origine, en 1542, de construire les piles d'une grande longueur pour que « dessus ledit pont soient faites et édifiées maisons ». C'est toujours dans cette perspective que l'ingénieur Louis de Foix, avait dressé, en 1598, un projet approuvé par le Conseil du roi, destiné à servir de modèle aux continuateurs de l'ouvrage. Dans ce but, dès 1602, les Commissaires avaient nommé, en raison de ses capacités, Pierre Souffron architecte de l'œuvre, en lui donnant l'assurance de la conduire jusqu'à son terme. Il y vit l'occasion de réaliser une création grandiose.

* Communication présentée le 29 mai 2001, cf. *infra* « Bulletin de l'année académique 2000-2001 », p. 257.

1. Sur la crue de 1613, cf. de ROZOI, *Annales de la Ville de Toulouse*, 1776, t. IV, p. 222: « le 14 mai, la rivière croit si prodigieusement qu'elle cause une inondation des plus fortes qu'on ait vue jusqu'alors... La chaussée du Bazacle crève et reste deux ans sans être reconstruite »; Jean LESTRADE, « Notes historiques extraites des registres des notaires », dans *Revue historique de Toulouse*, 1914, p. 497: « ce mardi 14 mai 1613, la rivière de Garonne crut si démesurément qu'elle... emmena et fracassa tout ce qui se trouvait au pont neuf ».

2. Sur le pont neuf, cf. Fernand de DARTEIN, *Études sur les ponts de pierre antérieurs au XVIII^e siècle*, Paris, 1907-1909, t. I, *Le Pont de pierre sur la Garonne à Toulouse*, p. 141-168 avec planches; René LOTTE, *Construction d'un pont sous la Renaissance: le Pont neuf de Toulouse*, E.N.P.C., 1982 (avec les observations faites durant les travaux effectués de 1937 à 1949 par le Service des Ponts et Chaussées); Jean COPPOLANI, *Les ponts de Toulouse*, Toulouse, 1992 (le chapitre II est consacré au Pont Neuf); Jean MESQUI, *Le Pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, 1986, et du même auteur, *Chemins et Ponts. Lien entre les hommes*, Paris, 1994 (ces deux ouvrages de synthèse contiennent de nombreuses références au pont neuf de Toulouse).

3. Il s'agit de 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 Beaux-Arts des départements*, 1895, p. 835 sq; J. De CARSALADE DU PONT, « Notes sur les deux frères Souffron, Pierre I et Pierre II, architectes », dans *Revue de Gascogne*, novembre 1897, p. 106.

4. Georges COSTA, « L'œuvre de Pierre Souffron au Pont Neuf de Toulouse », dans *M.S.A.M.F.*, t. LX, 2000, p. 155-176. Nous avons conservé ici la numérotation ancienne, tirée des documents cités en références, qui en partant de la rive gauche, prenait en compte tous les appuis du pont (sans faire la distinction entre les culées et les piles). À l'inverse, la numérotation actuelle des Ponts et Chaussées part de la rive droite et fait cette distinction. Si bien que la concordance s'établit comme suit: 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. Bien entendu, dans les documents d'archives, les arches aussi sont numérotées à partir de la rive gauche.

À partir de 1605, il entreprit la construction de la première arche, d'une largeur telle qu'elle permettait non seulement de bâtir de chaque côté de la rue des maisons à boutiques, mais aussi d'aménager le long des deux parapets un passage réservé aux piétons. Le pont bien ouvert à la circulation par trois voies sur une longueur de deux cents vingt mètres présentait de multiples avantages, la rue maîtresse était destinée au commerce et au passage des charrois vers la Gascogne, tandis que les passages latéraux en encorbellement offraient aux promeneurs la vue sur le paysage fluvial. On comprend le soutien que la Commission de l'œuvre apporta au projet de Souffron qui magnifiait le programme de ce pont pour lequel la Ville et la Province avaient consenti, depuis l'origine, d'importants efforts financiers.

Les travaux, activement menés au début, connurent par la suite des difficultés diverses qui entravèrent l'achèvement de la première arche, ainsi que le commencement de la seconde qui demeurait conditionné par la reconstruction préalable de la 6^e pile. Aussi, Souffron ne parvint pas à convaincre Sully de poursuivre cet ambitieux projet, et le Conseil du roi, après avoir annoncé l'envoi d'une Commission sur place, décida qu'on se bornerait d'abord à reconstruire la pile « corrompue ». En sa qualité d'architecte de l'œuvre, Pierre Souffron avait été chargé de rédiger les articles de cette opération. Mais au terme d'une interminable adjudication, excédé de n'avoir pu obtenir d'offres au prix qu'il avait fixé, il résolut de se charger lui-même de l'entreprise dont il passa le contrat le 16 juin 1612.

Lorsque survint la grande crue de mai 1613, Souffron avait déjà installé le batardeau et commencé les travaux de la 6^e pile. L'annonce des dégâts subis par le chantier fut l'occasion pour le syndic des États du Languedoc de protester, une nouvelle fois, contre les impositions que le pays supportait mal, car il estimait qu'elles étaient faites au bénéfice de Toulouse et pour l'embellissement de la ville. En réponse à ces critiques, le Conseil du roi renouvela, le 31 août 1613 son intention d'envoyer des Commissaires royaux sur place, et dès le 15 octobre suivant, le sieur de Bellebat et Jacques Le Mercier furent chargés de cette délicate mission.

La mission des Commissaires royaux à Toulouse

En les désignant, le Conseil avait pris soin d'envoyer à Toulouse un administrateur rompu aux affaires difficiles, et un jeune architecte aux talents prometteurs.

Pierre Hurault de l'Hospital, seigneur de Belesbat (5) était issu, du côté paternel, d'une illustre famille de robe ayant donné dans le passé deux chanceliers de France, et plus récemment un chancelier de Navarre. Lui-même est le plus souvent désigné dans les documents sous le seul nom de sieur de Belesbat ou Bellebat (comme il signait) avec ses titres de « Maître des Requêtes et Conseiller du roi en ses Conseils d'Etat et privé ». Il n'était pas un étranger à Toulouse, mais « un fils de la ville » par ses origines maternelles et par son mariage, sa mère Olympe Du Faur étant la fille de Guy, seigneur de Pibrac, et son épouse Claire de Jessé, fille d'un greffier au Parlement. Ces liens familiaux, expliquent son appartenance à la société toulousaine, et son attachement au terroir (6). La connaissance qu'il avait des problèmes de la région et des hommes qui l'habitaient en faisait un parfait agent du pouvoir central qui le chargea de nombreuses missions en Languedoc et en Guyenne. La faveur dont son père avait bénéficié sous Henri IV, lui fut continuée après la mort du roi par le chancelier Nicolas Brulart de Sillery qui lui confia l'enquête sur le pont de Toulouse.

On lui avait adjoint, pour procéder aux études techniques qui étayeraient son rapport, Jacques Le Mercier, un jeune architecte et ingénieur, né vers 1585, appartenant à une longue lignée de maîtres maçons bien connus à Pontoise (7). Comme il était habituel dans la profession à l'époque, il apprit les rudiments du métier auprès de son père, Nicolas Le Mercier, entrepreneur et architecte, qui travailla pour Marie de Médicis à Montceaux, et pour le chancelier Brulart de Sillery à Marines dans le Vexin (8). Ceci explique peut-être que Jacques Le Mercier put

5. B.N.F., Ms. fr. 33 149. Généalogie de la Maison de Hurault. Henri de VIBRAYE, *Histoire de la Maison Hurault*, Paris, 1972, p. 127-135. Le Château de Bélesbat existe toujours sur la commune de Boutigny (Essonne).

6. A.D. Haute-Garonne 3E 2911. Un acte du 29 mai 1611 nous apprend que Pierre Hurault de l'Hospital, sieur de Bellebat possédait « le château et métairie de la Cassagnère au terroir de Cugnaux » près de Toulouse. Il était aussi membre de la fameuse Confrérie des Pénitents Bleus de Toulouse et il joua un rôle actif de conseiller lors de la construction de la chapelle de la Confrérie, élevée sur les plans de Pierre Levesville.

7. Louis HAUTECOEUR, *Histoire de l'architecture classique en France*, t. I (3), 1966, p. 49-52; A. BLUNT, *Art et architecture en France, 1500-1700*, 1983, p. 165-170, et pour la période de Richelieu, cf. J.-P. BABELON, F. BERCÉ et C. MIGNOT, dans *Richelieu et le monde de l'Esprit* (cat. expo.), Paris, Sorbonne, 1985.

bénéficiaire de protections qui lui donnèrent la chance de compléter sa formation professionnelle par un voyage en Italie (1607-1611). Il sut en retenir d'utiles enseignements et il rapporta de son séjour à Rome trois belles gravures qui témoignent à la fois de ses activités et de sa reconnaissance envers la reine régente (9).

Dès son retour en France, attesté par un document daté de février 1612, Jacques Le Mercier passait un marché, en vue de la construction de bâtiments au couvent des Minimes de Fublaines, près de Meaux (10). Il résidait alors à Montereau, ce qui permet de supposer qu'il a peut-être travaillé à la reconstruction du pont sur la Seine. Sa désignation le 15 octobre 1613, pour examiner le chantier du pont neuf de Toulouse, prouve que dès cette époque le gouvernement l'estimait capable de remplir avec succès cette importante mission. Quelques mois plus tard, le sieur de Bellebat proposait de le consulter aussi sur l'état du pont Saint-Esprit et du pont d'Avignon (11). On entrevoit déjà les débuts de la grande carrière qui s'annonçait pour lui.

L'arrêt du Conseil du 31 août 1613 avait confié aux deux Commissaires royaux de très larges pouvoirs. Ils devaient d'abord vérifier les comptes de la Commission de l'œuvre, cette enquête administrative incombant naturellement au sieur de Bellebat. Ils devaient également procéder à la visite du chantier, en ayant même la possibilité de remettre en cause tout ou partie du programme. Enfin, ils devaient présenter de nouveaux plans que Jacques Le Mercier était chargé d'établir pour la construction des arches et l'achèvement du pont (12).

On ne saurait que peu de choses sur le déroulement de la mission des Commissaires royaux si l'on ne disposait que des archives toulousaines. Les registres de l'Hôtel de Ville nous disent seulement que les Capitouls, informés de la mission de M. de Bellebat, décidèrent en janvier 1614 que deux d'entre eux iraient le saluer et lui adressèrent « le présent ordinaire qui se fait aux grands Seigneurs et autres personnes de qualité qui se sont employés pour la ville ou (dont) elle a besoing ez affaires importantes comme est le susdit Pont » (13).

Mais, fort heureusement, il nous reste deux précieuses lettres que le sieur de Bellebat adressa de Toulouse au chancelier Nicolas Brulart de Sillery, pour lui faire son rapport. La plus circonstanciée est la première, datée du 23 janvier 1614. Elle nous fait connaître d'abord que le sieur de Bellebat avait emprunté la vallée du Rhône, pour examiner au passage diverses affaires au pont Saint-Esprit et Avignon, puis à Nîmes et enfin à Béziers où il se trouvait le jour de l'élection des consuls, le 29 novembre 1613. On peut donc penser qu'il arriva peu après à Toulouse. Dès janvier 1614, il procédait avec Jacques Le Mercier à l'examen du pont neuf, dont il écrit :

« Et premièrement, Monseigneur, je vous dirai que j'ai trouvé ses affaires en très grand désordre, et crois-je que cela m'obligera d'arrester plus longtemps en ce país que je n'avois résolu. Les Commissaires entre eux ne sont pas en trop bonne intelligence, et quelquefois par pure animosité rompent de bons desseins. Il le faut pardonner au climat. Le bruit est, en ceste ville et par tout le país, que quelques uns des Commissaires ont malversé en leur charge et se sont appropriés les deniers destinés à cet ouvrage. Je n'ai peu encore apprendre qui c'est. Mais pour en savoir la vérité, j'ay donné charge soubz vostre adveu, Monseigneur, qu'on me fit un extrait de tous les contes qui ont esté randus, lesquels je montrerai à tout le monde ici pour apprendre la fourbe. Et puis, je ferai toiser toute la besougne et estimer le toisé affin que vous puissiés clairement juger après comme on s'est comporté. Nous avons trouvé des très grandes fautes au dessein du pont, et entre autres une qui le randoit inutile, qui est une hauteur monstrueuse dont la pente estoit inaccessible. Et de plus sa largeur estoit extraordinaire de dis et sept toises et demie au lieu que le pont neuf (de Paris) n'en a que dix, oultre les enrichissements qui ne servoi(en)t qu'à rendre ceste besougne immortelle. J'ai fait faire un dessein à (Le)Mercier par le moïen duquel on remediera à tous les inconveniens. J'en ai osté tout le superflu affin de pouvoir randre cest ouvrage accompli dans quatre ou cinq années. (Le)Mercier travaille au devis sur lequel le toisé se verra, et ainsi, vous jugerés clairement la despense. Aussi tost que l'un et

8. E. J. CIPRUT, « Deux œuvres de l'architecte Nicolas Le Mercier », dans *Bulletin de la Société d'Histoire de l'Art français*, 1954, p. 149; Rosaly COOPE, *Salomon de Brosse*, Londres, 1972, p. 226.

9. B.N.F. Estampes, M. PREAUD, *Inventaire du fonds français*, t. 10, p. 82-83. La première gravure, datée de 1607, représente la maquette de l'église de Saint-Jean des Florentins, d'après le projet non réalisé de Michel Ange. La seconde, figurant la statue d'Henri IV à Saint-Jean de Latran, œuvre de N. Cordier, fut dédiée à Marie de Médicis. La troisième montre le catafalque dressé à Rome pour les obsèques d'Henri IV, le 1^{er} juillet 1610.

10. E. J. CIPRUT, « Documents inédits sur les Lemercier architectes pontoisiens », dans *Mémoires de la Société hist. et archéol. de Pontoise et du Vexin*, t. LVII, 1960, p. 45-52, a suggéré avec sagacité, cette hypothèse.

11. Bibl. de l'Institut, Fonds Godefroy, ms 267. f^o 113, lettre du Sr de Bellebat du 23 janvier 1614, dans laquelle il écrit : « J'ai vu le pont du St Esprit qui se perdra sans faillir si on ne donne quelque moïen aux habitans du lieu de le réparer. Si vous le trouvez bon, Monseigneur, (Le) Mercier passera par là. Aussi bien est nécessaire qu'il voie celui d'Avignon, avant qu'on fasse la délivrance de l'ouvrage... »

12. A.N., E 41 b. f^o 266. Arrêt du 31 août 1613. Les larges pouvoirs accordés aux Commissaires royaux marquaient la volonté du Conseil du roi de prendre en main l'affaire, au moment où s'enlisaient les travaux. L'affaire du pont de Toulouse est un bon exemple des conflits existant entre le pouvoir central et les responsables locaux, prêts à s'affranchir de l'autorité de tutelle à la première occasion. On le vit bien en 1622.

13. A.M. Toulouse, BB 24. Délibérations du Conseil de ville.

l'autre sera parfait, je vous les enverrai pour recevoir de vous, Monseigneur, la loy et le commendement. Le fond ordinaire ne suffira pas, voilà pourquoy il faudra, si vous l'avez agréable, l'un des deux: ou que vous permettiés qu'on emprunte de l'argent et qu'on oblige la Commutation et les six mille escus du païs de Languedoc jusques au remboursement entier de ce qu'on aura emprunté; ou bien qu'on tasche à trouver quelqu'un qui entreprenne de parachever l'ouvrage à la charge de jouir certaines années de la Commutation qui vaut huit à neuf mille escus et des six mille escus du païs. Prescrivés moy s'il vous plaist ce que vous désirés que je fasse sur le sujet, car en vérité de ces Messieurs qui sont ici j'en espère fort peu; quelques uns desja m'ont parlé de la dernière condition. Je n'ai ozé leur respondre faute de pouvoir; j'attendrai vostre commendement, pour le moins tascherai à empescher le désordre pour l'advenir, et leur taillerai la besogne si fort au juste que mal aisément vous tromperont-ils... » (14)

La lettre du sieur de Bellebat nous fait découvrir la complexité des problèmes qu'il avait à résoudre. L'existence des conflits entre les membres de la Commission de l'œuvre lui fut rapportée sans doute en termes assez vifs, pour qu'avec humour il en imputât la cause au climat. Nous ignorons tout de ces luttes intestines, dont les procès-verbaux des délibérations ne disent mot. Plus grave, l'examen de la comptabilité lui révéla des irrégularités dont il fallait rechercher les responsables. Enfin, en considération de ce qu'il restait à entreprendre, il lui paraissait indispensable de trouver des financements nouveaux pour la poursuite des travaux.

Sur le plan architectural, l'arche de Souffron présentait trois défauts, qu'on va tenter d'évaluer. Le premier défaut, le plus grave, était l'extrême raideur de la rampe d'accès. L'exactitude de cette observation est confirmée par une pièce de procédure qui nous apprend que l'arche de Souffron était de 12 pieds (3,88 m) plus élevée que celle qui l'a remplacée. On comprend dès lors que sa hauteur parût « monstrueuse » aux Commissaires royaux (15).

Le second défaut de l'arche de Souffron était sa largeur. Nous disposons à ce sujet de deux chiffres, dont l'importante différence permet de penser qu'ils ne se rapportent pas à la même partie de l'ouvrage. La largeur « extraordinaire » de 17 toises 1/2 (34,10 m), selon le sieur de Bellebat, indique qu'il prit en compte les « avancées » des passages piétonniers au-dessus des becs saillants des piles. Au contraire, le chiffre de 13 toises (25,33 m) donné par un contemporain bien informé, le président de La Roche-Flavin (16), désignait strictement la largeur « ordinaire » du tablier (17). En fait, cette dimension plaçait le projet de Souffron dans les normes habituelles des ponts portant des maisons, construits à l'époque à Paris (18).

Enfin la troisième critique adressée à Souffron, concernant les « enrichissemens qui ne servoi(en)t qu'à rendre cette besogne immortelle » devait viser à coup sûr l'emploi de pierres de très grandes dimensions, dont on lui avait déjà fait reproche, la recherche des effets de stéréotomie, et surtout la surabondance des ornements que l'architecte avait l'habitude de prodiguer dans ses ouvrages les plus riches, comme le retable majeur de la cathédrale d'Auch ou l'Hôtel de pierre à Toulouse. Mais ici, faute de documents figurés, on ne peut s'en faire une idée précise.

Afin de porter remède à ces défauts, Jacques Le Mercier avait déjà établi en janvier un premier projet, qui devait permettre une réduction du quart de la dépense initialement prévue. Mais, après plusieurs semaines d'investigations, le sieur de Bellebat n'avait pu mettre en place les nouveaux moyens de financement qu'il espérait. Il devenait donc nécessaire de réaliser de plus grandes économies grâce à un nouveau plan, comme l'annonçait, le 4 mars 1614, sa seconde lettre au Chancelier de Sillery :

« Monseigneur, Je vous escrivis dernièrement l'estat des affaires du pont de Toulouse, les faultes que nous y avons trouvées et les remèdes. (Le)Mercier à fait un nouveau desseïn auquel les trois cars de la dépense sont retranchés. Nous (le) leur avons montré ici, ils n'ont sceu que dire. Reste, Monseigneur, que vous l'apreuvies et que vous commendiés qu'il soit exécuté. (Le)Mercier, un de ses jours, vous l'apportera, ensemble les moiens que nous avons trouvés plus propres pour l'achever. Et sur la plainte que tout le monde faisoit des voleries qui se cometo(en)t à la despense de cest ouvrage, j'ai proposé aux Commissaires et leur ai fait trouvé bon qu'il estoit nécessaire d'en

14. Bibl. de l'Institut, Fonds Godefroy ms, 267, f°113, lettre du 23 janvier 1614, signée « Hurault de Bellebat ».

15. A.N., E. 67 a.

16. B. de LA ROCHE FLAVIN, *Mémoire des Antiquités singularités et choses plus mémorables de la Ville de Tholose*, 1626. Cf. Henri BÉGOUEN, *Notes sur un ouvrage incomplet de La Roche Flavin*, dans *L'Auta*, n° 231, mai 1953, p. 67-75. Bernard La Roche Flavin (1552-1627), Président aux Requêtes au Parlement, était bien informé sur le pont, puisqu'il donne les dimensions des arches dont on achevait alors la construction.

17. La différence importante (8,77 m) ne peut s'expliquer que si les mesures ont été prises à des emplacements différents. Le Sr de Bellebat a retenu probablement la largeur maximale de 17 toises 1/2, prise aux extrémités saillantes des piles offrant les avancées ou refuges complétant les passages piétonniers. Le devis de Souffron en 1604 mentionnait ces avancements : « faisant de chacun bout de pille tant d'ung costé que d'autre la voulte en tour creuse et avancée depuis les escoingsons jusques à la poincte desd pilliers la longueur de deux canes et demyes par chasque bout afin d'avoir place suffisante... » (DD 201). En comptant ces avancements de 2 cannes 1/2 de chaque côté (4,49 m x 2), on obtient une largeur proche de celle donnée par le Sieur de Bellebat.

18. J. MESQUI, *op. cit.*, p. 90-91 : les ponts avec maisons construits à Paris avaient pour largeurs, le Pont Notre-Dame (début XVI^e) 23,60 m, le Pont Marie (1614) 25 m environ, et le Pont Saint-Michel (1616) 24,70 m.

faire une exacte recherche et procéder par information contre les coupables ; et afin que cela se fit avec plus d'esclat et d'autorité que nous devons prier le Parlement de députer un commissaire pour faire conjointement avec un de nous la procédure. Mes collègues en ceste commission, sous vostre adveu, Monseigneur, m'en ont donné la charge. Reste ce que le Parlement voudra faire, dont j'aurai l'honneur de vous advertir... » (19).

Si ce nouveau projet parvenait à diminuer de beaucoup la dépense, c'était, nous l'apprendrons plus tard, au prix d'une réduction drastique de la largeur du pont entraînant un changement de programme. En revanche, le sieur de Bellebat n'avait pu éclaircir le problème des malversations. Pressés de collaborer à son enquête, les membres du Parlement toulousain déclinèrent l'invitation, lui laissant prudemment le soin de s'en charger lui-même, car il ne s'agissait rien moins que de mettre en cause l'un ou l'autre des parlementaires siégeant à la Commission de l'œuvre, y compris le président François de Clary (20).

Nous n'avons pas d'autres lettres du sieur de Bellebat sur sa mission. Elles suffisent cependant pour savoir qu'il se proposait de présenter au choix du Conseil les deux « avis » de Le Mercier, en reprenant le problème posé dès l'origine aux Capitouls : fallait-il construire un pont avec ou sans maisons ? Le second projet, le plus économique, avait sa préférence.

Le choix du Conseil du roi, 30 septembre 1614

L'affaire du pont neuf de Toulouse fut examinée par le Conseil du roi, le dernier jour de septembre 1614, en la présence signalée de la Reine mère. Le Sieur de Bellebat y lut son rapport, puis Jacques Le Mercier présenta ses « deux avis pour remédier aux déffaults quy se treuvent audict pont, réduire la despence du quart de ce qu'elle eust monté..., et faire que led pont puisse estre parachevé dans le quart du temps qu'il y eust fallu employer, l'un desd avis faict à Thoulouse le 18 janvier dernier, et l'autre à Paris le 7^e may en suivant ».

Les plans autographes des deux projets de Le Mercier ont disparu. Mais tout porte à croire que les deux « avis » n'avaient, entre eux, d'autre différence que la largeur du pont, car cette question était au cœur du débat. Du premier projet élaboré par Jacques Le Mercier à Toulouse, on sait seulement qu'il voulait réduire d'un quart la dépense, et on peut présumer que tout en corrigeant les défauts du plan de Souffron, il maintenait cependant les maisons à boutiques. Nous sommes mieux informés sur le second projet, mis au net à Paris, puisqu'il nous reste le devis de l'architecte avec les documents relatifs à son exécution. En effet, le Conseil décida qu'après avoir achevé la reconstruction de la 6^e pile, on travaillerait « en toute diligence à la construction des arches conformément au second avis dudit Le Mercier du 7^e may dernier, et au dessain dressé sur icelluy, par lequel la largeur dudit pont est réduite à dix toises, semblable à la largeur du pont neuf de la ville de Paris... » (21).

La référence à la largeur du pont neuf de la ville de Paris, empruntée évidemment au rapport du sieur de Bellebat fut d'abord inscrite sur la minute, puis supprimée. Elle signifiait qu'on renonçait, comme à Paris, à construire des maisons sur le pont neuf de Toulouse, suivant les conclusions du rapporteur. Cette décision fut mal accueillie à Toulouse par la Commission de l'œuvre, comme le rappelait le président de La Roche Flavin en ces termes : « suivant le premier dessein, le pont devait avoir treize toises de largeur, mais à cause de l'excessive dépense et par ce qu'on a changé le premier dessein, qui était d'y faire un rang de maisons de chaque côté, il a été réduit à dix toises, ce qui est un grand dommage, rendant inutile une grande partie de la dépense qui a(vait) été faite, en fondant les piliers et en bâtissant dans l'eau, en quoi consistait toute la difficulté ». Aujourd'hui, avec le recul du temps, on peut penser, au contraire, que la suppression des maisons a permis la construction d'un pont plus moderne promis à grand avenir (fig. 1).

19. Bibl. de l'Institut, Fonds Godefroy, Ms 267, Lettre du 4 mars 1614. On notera que la réduction annoncée des trois quarts de la dépense, ne sera en définitive, estimée prudemment que d'un quart devant le Conseil du roi.

20. La construction par le premier président François de Clary de son fastueux « hôtel de pierre » à Toulouse avait défrayé la chronique locale, d'autant qu'il y employait l'architecte du pont Pierre Souffron. D'où le dicton populaire « y a mai de peyro del poun à l'oustal de peyro que de l'oustal de peyro al poun ». Quant à la suite réservée à l'enquête, on ne peut s'empêcher de la rapprocher de la déclaration faite l'année suivante par François de Clary devant le Parlement, annonçant qu'il résignait sa charge en faveur de son gendre Gilles Le Mazuyer.

21. A.N., E 46 b, f° 23. Vérification faite, les mots « semblable à la largeur du pont neuf de la Ville de Paris » ne figurent pas dans la copie envoyée à la Commission de l'œuvre. (A.M. Toulouse, DD 157, f° 434). On avait donc pris soin de ne pas froisser la susceptibilité des membres de la Commission toulousaine.

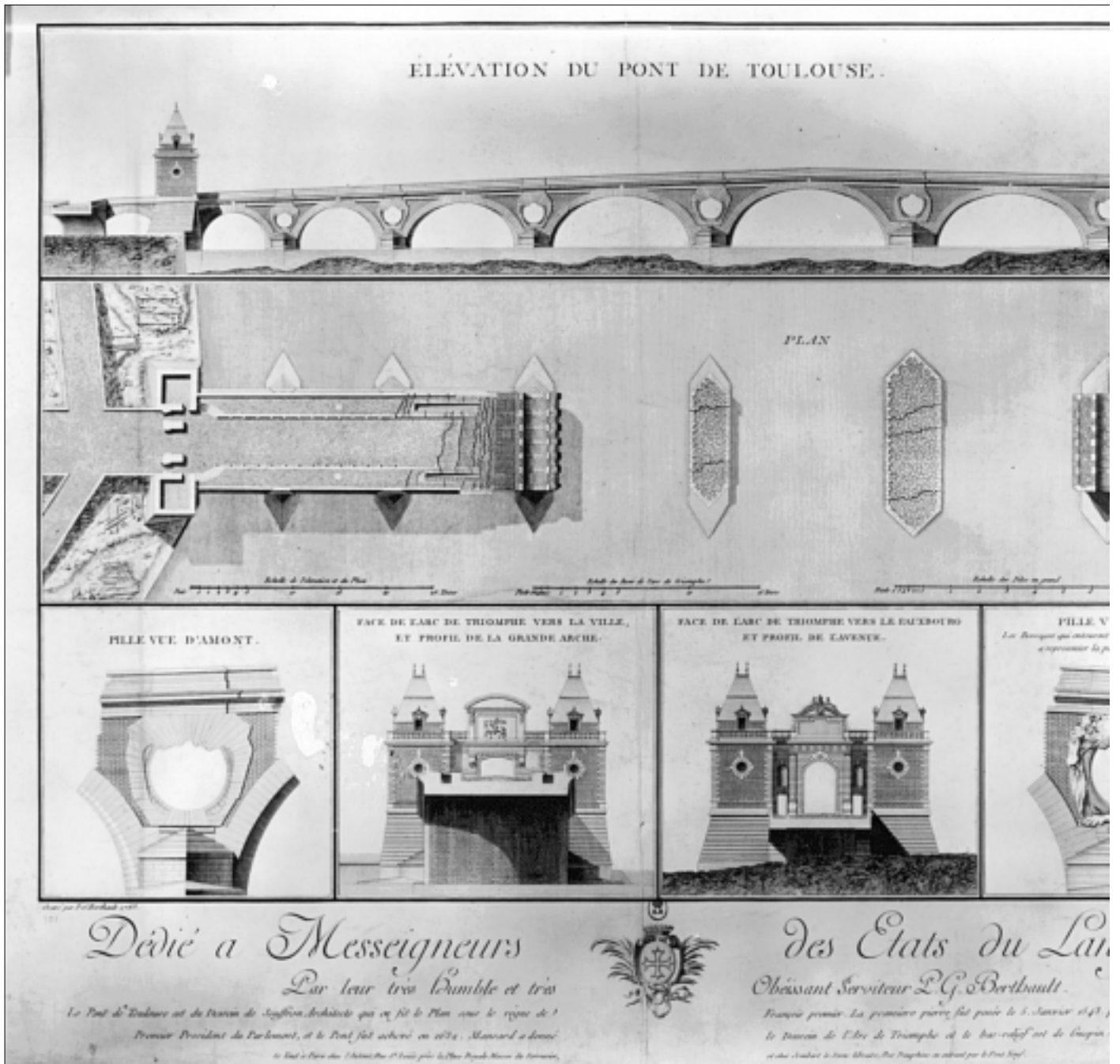


FIG. 1. LE PONT NEUF DE TOULOUSE. Gravure de P.-G. Berthault, 1783 (B.N.F. Estampes).

L'estimation des ouvrages prévus pour l'exécution du second projet de Jacques Le Mercier se montait à 600 000 livres. Le Conseil comptait réunir cette somme en levant des impositions sur les provinces du ressort du Parlement de Toulouse à raison de 100 000 livres annuellement durant six années, à savoir 30 000 livres sur le pays de Languedoc, 18 000 livres sur les pays d'Armagnac, Rivière-Verdun, et Comminges, 9 000 livres sur le Rouergue, 9 000 livres sur le Quercy, 9 000 livres aussi sur la ville de Toulouse, et le surplus sur le droit de Commutation évalué à 25 000 livres par an (22).

Disons ici, pour n'y plus revenir, que ces problèmes de financement, qui ont joué un rôle déterminant pour le choix d'un pont sans maisons à Toulouse, continuèrent, comme dans le passé, à susciter des conflits entre les Commissaires de l'œuvre et les États de Languedoc.

Ainsi à la réunion des États tenue à Pézenas à la fin de l'année 1614, quand le duc de Montmorency, en vertu de deux commissions royales, proposa d'imposer sur le pays de Languedoc les sommes destinées aux travaux des ponts de Toulouse et d'Avignon, les délégués répondirent que ces commissions étaient contraires aux privilèges du pays, et qu'il n'y avait pas lieu d'en délibérer. À la session suivante (1615-1616), l'avocat général du Parlement de Toulouse s'entendit dire qu'il fallait d'abord que les Commissaires du Pont « se départissent des provisions et contraintes contraires aux privilèges du pays » et qu'alors seulement l'affaire serait examinée à la prochaine assemblée des États, ce qui différait encore le recouvrement de leur contribution (23).

À ces protestations habituelles s'ajoutèrent cette fois celles des « pays » nouvellement imposés, le Rouergue et le Quercy. Passant outre, le Conseil du roi confirma, le 18 août 1617, leurs impositions, mais il leur accorda en contrepartie que la ville de Toulouse et le Languedoc participeraient aussi aux réparations de leurs ponts (24).

Enfin, pour sanctionner les retards apportés par les pays de Languedoc, Rouergue et Quercy à payer leurs contributions, le Conseil par un nouvel arrêt du 31 mars 1618, réduisit à quatre ans (au lieu de six) le délai de recouvrement des sommes imposées et ordonna aux Trésoriers généraux de France des généralités de Bordeaux, Toulouse et Montpellier de lever immédiatement le quart des sommes dues pour la présente année et faire de même pour les trois suivantes (25). À la suite de cette décision, les Commissaires du pont voulurent forcer le syndic de Languedoc à payer sans délai sa contribution. Mais le duc de Montmorency, intervint en sa faveur pour faire « entendre aux Trésoriers du pont que le syndic de la province ne pouvait être contraint, qu'il n'y eut préalablement une délibération des États » (26). Ces épisodes montrent les nombreux obstacles que les Commissaires de l'œuvre devaient surmonter pour obtenir le versement des fonds nécessaires à la poursuite des travaux.

L'adjudication et le contrat des travaux 31 mars 1615

Le Conseil du roi était parfaitement informé aussi des autres difficultés rencontrées par les Commissaires de l'œuvre dans l'exercice de leurs fonctions. Ainsi, hors de Toulouse, ils ne parvenaient guère à obtenir des soumissions aux appels d'offres qu'ils lançaient, bien que les proclamations eussent été faites aussi dans plusieurs autres villes. De même, ils se heurtaient aux réticences des maîtres maçons et charpentiers toulousains à mesurer les ouvrages en toises, plutôt qu'en cannes auxquelles ils étaient accoutumés. Enfin, ils avaient grand peine à imposer la pratique des marchés « au forfait », car les entrepreneurs préféraient les contrats passés « à la main seulement », qui les dispensaient de faire l'achat des matériaux. Toutes ces habitudes locales subsistaient, en dépit des règles édictées jadis par Sully, pour la passation des marchés des ouvrages publics, qui prescrivaient les contrats au forfait et l'usage des mesures en toises (27). Afin

22. A.N., E 46 b, Arrêt du 30 sept 1614, étendant l'imposition au Rouergue et au Quercy.

23. A.D. Haute Garonne, C 2294, Délibérations des États de Languedoc.

24. A.N., E 55 c. À la suite de cet arrêt, la Cour des Aides de Montpellier fit saisir les deniers du pays de Languedoc, décision qui fut cassée le 4 novembre 1617 par le Parlement de Toulouse (A.D. Haute Garonne, B.368).

25. A.N., E 58 a.

26. DE ROZOI, *Annales de la Ville de Toulouse*, 1776, p. 242.

27. A.N., E 8 a, Arrêt du 13 janvier 1605 portant règlement général pour les « constructions, réparations et entretienement des ponts, pavés, chemins et chaussées, turcies et levées, et autres ouvrages publics », et E 16 a, Arrêt du 7 février 1608, portant règlement sur les travaux publics.

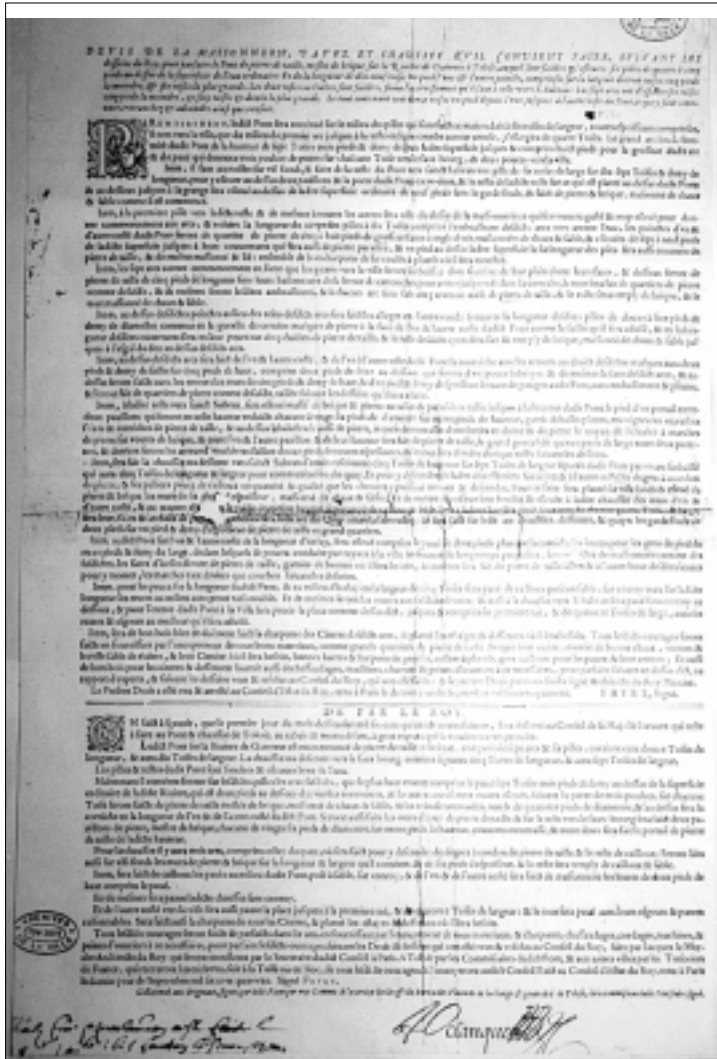


FIG. 2. AFFICHE DE L'APPEL D'OFFRES POUR LE PONT NEUF DE TOULOUSE. avec les articles du devis. 1614. A.M. Toulouse, DD 203.

d'imposer l'observation de ces règles, le pouvoir central décida que l'adjudication des arches aurait lieu, non plus à Toulouse devant la Commission de l'œuvre comme on l'avait fait jusqu'alors, mais à Paris, devant le Conseil.

Au cours des mois de décembre 1614 et janvier 1615, les Commissaires royaux firent faire les proclamations et apposer les affiches (28) (fig. 2) à Paris et dans les villes qui étaient susceptibles d'offrir des entreprises intéressées à l'ouvrage, notamment en Languedoc et en Aquitaine (29). Mais aucun des entrepreneurs ou architectes toulousains qui avaient travaillé auparavant sur le chantier du pont ne soumissionna.

La première séance eut donc lieu à Paris le 1^{er} février 1615. Les intervenants furent des entrepreneurs parisiens. Le premier d'entre eux, Pasquier Delisle, offrit de faire les arches du pont pour le montant de la mise à prix, soit 600000 livres. Lors de la seconde séance, le 10 mars, on enregistra plusieurs autres propositions, dont la dernière moins dite demeura à Marcel Le Roy, qui offrit de faire l'ouvrage pour la somme de 575000 livres. L'adjudication lui ayant été confirmée, Marcel Le Roy fit connaître qu'il avait présenté ce rabais « tant pour luy que pour Rémy Collin, Jacques Boulet, et François Montet, ses associés ». À l'exception de ce dernier, demeurant à Salon de Provence, tous compétaient parmi les constructeurs parisiens les plus actifs (30). Le premier adjudicataire Marcel Le Roy était « juré du Roy es œuvres de maçonnerie et voyer du baillage du Palais »; Rémy Collin, « maître général des œuvres de maçonnerie des bâtiments du roi », était réputé pour ses importants travaux au château de Fontainebleau; enfin Jacques Boulet était connu comme « maître maçon et architecte des bâtiments du roy ». C'est donc à ce consortium d'entrepreneurs expérimentés que le contrat de la construction des arches du pont de Toulouse fut passé et confirmé par arrêt du Conseil du 31 mars 1615 (31).

En voici les dispositions essentielles. Tout d'abord, les sept arches de dix toises de largeur devaient être bâties sur le milieu des piles déjà construites. Le surcroît de longueur de celles-ci permettait d'y faire des becs superposés, les premiers à fleur d'eau, les seconds plus élevés couverts de chaperons à gradins. Les ailes du pont du côté de la

28. A.M. Toulouse, DD 203. Exemple de l'affiche annonçant l'adjudication des travaux.

29. A.M. Toulouse, AA 22, f^o 120. Les proclamations furent faites dans les « villes de Carcassonne, Narbonne, Béziers, Pézenas, Montpellier, Nismes, Villeneuve les Avignon, Aix, Marseille, Arles, Tarascon, Beaucuire, Lyon, Tholose, Agen, Port Ste Marie, Marmande, Bourdeaux, Blaye, Pontz, Saintes, (St) Jean d'Angély, Poictiers, Chastelrault, Tours, Saumur et La Rochelle... »

30. Sur ces entrepreneurs parisiens, cf. J.-P. BABELON, *Demeures parisiennes sous Henri IV et Louis XIII*, 1965, éd. 1991, p. 246-265.- E. J. CIPRUT, « Documents inédits sur quelques châteaux de l'Île de France », dans *Paris et Île de France*, t. 16-17, 1965-1966, p. 143.- J.-P. BABELON, « Les Travaux de Henri IV au Louvre et aux Tuileries », *ibid.*, t. 29, 1978, p. 67.

31. A.M. Toulouse, AA 22, « Contrat passé avec les entrepreneurs du pont », f^o 119-125.



FIG. 3. LE PONT NEUF DE TOULOUSE (face amont). On notera les ouïes dont les pierres sont restées simplement épannelées, les piles avec leurs avant-becs superposés, et le délardement des arches en cornes de vache pour faciliter l'écoulement des eaux.

Carte postale ancienne.

ville, prévues par Souffron étaient conservées, mais restreintes. En revanche, du côté du faubourg, il fallait augmenter l'emprise de la culée destinée à supporter les deux pavillons de l'entrée du pont.

Afin de corriger la hauteur « monstrueuse » des arches en plein cintre du projet antérieur, résultant pour certaines de leur grande ouverture de 27 mètres à 31,70 m, Le Mercier avait prévu de les tracer en anse de panier. Ainsi, la grande arche faisant « la sommité » du pont devait s'élever à sept toises trois pieds et demi au-dessus de l'eau (14,77 m), ce qui, déduction faite de son épaisseur, réduisait sa flèche à six toises un pied et demi (12,18 m). Le devis prescrivait que les quatre arcs vers la ville seraient « surbaissés d'un sixième de leur plein cintre » de manière à ramener la pente à 2 pouces par toise du côté de la ville, et à 3 pouces par toise du côté du faubourg Saint-Cyprien. Le surbaissement des arches facilitait donc l'accès au pont en abaissant de façon très sensible le profil en long. Au-delà de l'arc de triomphe, qui rétrécissait la chaussée, la descente dans le faubourg s'effectuait sur la terre ferme par une arche surbaissée, puis par deux autres, avant de se poursuivre en pente douce entre deux murs de soutènement sur une longueur de 65 toises (126,68 m) (fig. 1 en haut).

Utilisant au mieux les matériaux qui composaient l'ouvrage, les arches présentaient un chaînage en harpe de pierre de taille sur chaque face, ainsi que cinq autres chaînages intermédiaires, liaisonnés à la maçonnerie en brique de la voûte, le tout bâti « de chaux et sable ». Du côté d'amont seulement, les arcs de tête offraient des « embrasseures » ou cornes de vache pour faciliter l'écoulement des eaux et le passage des corps flottants, suivant un procédé utilisé déjà au pont neuf de Paris et au pont de Châtellerault (fig. 3).

Dans les tympans étaient percées « les allèges en forme ronde à travers la longueur des piles de douze à seize pieds et demy de diamètre contenuz en la gueule de certains masques de pierre ». Ces élégissements étaient destinés à augmenter le débouché hydraulique en cas de fortes crues. L'usage des ouïes appartenait à une longue tradition méridionale, comme l'atteste le proche exemple du pont médiéval de Montauban, perpétuant un dispositif hérité des ponts romains. Le Mercier le reprit à son tour en lui donnant la forme d'un oculus comme au « pont Sisto » (fig. 4), mais ici percé dans la gueule béante d'un lion (fig. 1 en bas à droite).



FIG. 4. ROME, LE « PONTE SISTO » du nom du pape Sixte IV (1471-1484) qui le fit reconstruire.
Eau-forte de G. Vasi, vers 1750.

Une importante corniche de pierre à la mouluration classique, soulignait sur chaque face la ligne du tablier du pont. Elle était surmontée de parapets entièrement en pierre. La chaussée du pont, sur une largeur de 5 toises (9,74 m) était pavée « de cailloux posés en sable sur conroi » de terre argileuse bien tassée pour contribuer à l'étanchéité des voûtes. La chaussée devait être bordée de chaque côté par les « levées pour les gens de pied ». Ces trottoirs larges de treize pieds et demi (4,37 m) et hauts de deux pieds (0,64 m) étaient accessibles par des emmarchements, situés aux extrémités.

L'entrée du pont, vers Saint-Cyprien, était défendue par deux pavillons en brique et pierre, couverts en terrasse et dôme de pierre. Ces ouvrages défensifs, fréquents au Moyen Âge, pouvaient se justifier encore en cette période de troubles et de guerres civiles du début du XVII^e siècle. Ils étaient aussi l'occasion de parer le pont d'un décor symbolique à la gloire du souverain. Le Mercier avait donné à l'entrée l'aspect d'un arc de triomphe, dont le nom lui est resté. Élevé en pierre de taille suivant « l'ordre dorique rustique », il offrait un grand portail de 15 pieds (4,86 m) encadré par deux portes piétonnes, surmontées de niches. L'ensemble, couronné d'un fronton, était orné des armes royales avec deux figures allégoriques du côté du faubourg, et de l'effigie du roi à cheval du côté de la ville.

Les derniers articles du contrat reprenaient les prescriptions habituelles sur la qualité des matériaux, « grands quartiers de pierre de taille, brique bien cuite, mortier de bonne chaux, ung tiers et le reste de sable de rivière, et de bon ciment où sera besoing... » On y ajouta des clauses particulières qui précisèrent que les entrepreneurs pourraient s'approprier les matériaux de l'arche de Souffron qu'il fallait abattre, qu'ils disposeraient aussi des quatre loges et de la tuilerie du pont et qu'enfin, il leur serait permis de faire une ouverture à la « peissière du Basacle » pour abaisser le niveau du fleuve durant l'ouvrage, à la charge de la remettre en l'état après. En contrepartie, les entrepreneurs étaient tenus de reprendre à leurs frais les engins servant au chantier et d'avancer, à titre de garantie, la somme de 50 000 livres destinée à l'achat des matériaux nécessaires pour commencer les travaux.

Dès le 26 août 1615, les membres du consortium avaient sommé Marcel Le Roy de se rendre à Toulouse et de verser sa quote-part de 12 500 livres (32). Mais avant que ne débute la construction des arches, il importait d'abord de reconstruire la 6^e pile.

La reconstruction de la 6^e pile

On se souvient que l'entreprise de cette reconstruction avait été confiée en 1612 à Pierre Souffron et à ses associés, mais la crue de mai 1613 avait causé des dégâts si importants au chantier (33) qu'il fallait envisager la reprise complète de la fondation.

Jacques Le Mercier avait reçu commission du roi pour diriger personnellement cette opération délicate. Il a relaté l'état dans lequel se présentait le chantier à son arrivée à Toulouse le 19 octobre 1615 (34). Il écrit : « nous avons trouvé fait le batardeau accompagné d'ung grand attirage, et le tout presque en ruyne, et dans l'enclos dudict batardeau où doibt estre fondée ladictte pille au lieu de celle quy y avoict esté faite et renversée depuis trente cinq ans, avons trouvé quelques vingt toises cubes de ladictte ruyne à oster et une partie de (la) plateforme qui luy faisoit fondement sur la grave, et la proue vingt cinq pieds au dessoubz de l'imposte des autres pilles, et à la poupe avoit esté trouvé aussy sur la grave, mais plus haute de huit pieds que la susdite proue ce quy avoit causé ceste sy prompte ruyne, tout ledict enclos presque desgravé à ladictte profondeur sans trouver la balme, sur quoy le dict entrepreneur s'estoit obligé d'asseoir ladictte pille... »

Ayant fait ce constat, Le Mercier fit entreprendre des sondages en dix endroits de l'enclos qui permirent de trouver, à la poupe et à la proue, à 2 pieds 1/4 de profondeur seulement « la balme qui é(tait) une forte glaise bonne pour asseoir un fondement », tandis que, sur la diagonale de la pile au droit de la crevasse, les sondes n'avaient rien apporté à plus de 11 pieds de fond.

Le 9 novembre 1615 devant la Commission de l'œuvre, Jacques Le Mercier exposa les résultats des sondages et les moyens de rétablir la situation. Il montra comment ayant reconnu les différentes hauteurs de la balme, il avait remarqué que le batardeau n'y était pas ancré au plus bas et que « les engins à tirer l'eau n'estoient que sur la haute balme ». Il lui paraissait donc qu'on « perdait le temps à desgraver et hazarder l'entreprinse desja en péril pour la remettre dans ung autre pire « parce que la grande pente qui se trouvait sur la diagonale ne se terminait pas dans l'enclos et que la maçonnerie » en pourroit bien faire autant après estre posée sur ceste balme subjecte à ces inconvéniens ». Aussi pour éviter ce risque, Le Mercier recommandait de « piloter d'environ troys toyses et demy de large sur la dictte ligne et achever de desgraver ce quy reste sur la haute balme pour y asseoir la maçonnerie, et dessus lesdits pilotins asseoir une plateforme ».

Les Commissaires de l'œuvre se rangèrent à cet avis et ordonnèrent à Souffron et ses associés de fonder la pile suivant les plans de Jacques Le Mercier. C'est ainsi que le 14 novembre 1615, on commença à planter les pilotis d'un côté, puis « à maçonner de l'autre, sur la haute balme à la poupe ». Malheureusement, le 21 novembre, l'eau pénétra à l'intérieur du batardeau « à vingt pieds de hauteur » du côté où se trouvaient « les engins à tirer l'eau » qui dans leur chute endommagèrent le batardeau. Ayant procédé à l'évacuation de l'eau après bien des difficultés, le 3 décembre on se remit à enfoncer les pilotis, puis à maçonner.

Lors de la séance de la Commission de l'œuvre, le 11 décembre 1615, le président Gilles Le Mazuyer rapporta que la veille au soir il s'était rendu sur le chantier où, suivant la vérification faite par Jacques Le Mercier, il y avait déjà 33 toises cubes de maçonnerie faites et 150 pieux plantés, ce qui représentait plus du tiers de la superficie de la pile. Aussi était-il probable que les entrepreneurs auraient bien avancé en besogne pour peu « que le beau temps continue pour quelques jours ». Afin d'en finir rapidement, la Commission ordonna que « Me Jacques Le Mercier architecte du roy et commis par Sa Majesté à la direction de cet œuvre, demeure pour encores en ceste ville afin de tenir l'œil à la conduite d'icelle comme il a commencé... tant à cause de son expérience que pour la fidélité qu'il y doibt apporter... à cause de sa charge » (35).

32. A.N., Minutier Central, Étude X, 27.

33. A.M. Toulouse, DD 155, Requête du 9 octobre 1615.

34. A.M. Toulouse, DD 203, Relation des travaux faits par Jacques Le Mercier à la 6^e pile du pont.

35. A.M. Toulouse, DD 203, Délibération des Commissaires du 11 décembre 1615.

La présence de l'architecte s'avéra bientôt fort utile. Alors qu'on travaillait à la proue de la pile, le chantier fut ravagé le 20 décembre par une nouvelle crue qui inonda l'enclos, mais les efforts pour le vider furent contrariés une fois « par mal entente » du personnel, une autre fois à cause de la gelée empêchant les engins de travailler, en sorte que l'enclos demeura « plein d'eau au même niveau que la rivière » alors qu'on avait « élevé la pile d'environ 11 pieds de hauteur ». Il fallut attendre le 3 février suivant pour remettre à sec l'enclos, ce qui permit de maçonner jusqu'à la nuit du 10 février, quand soudain, surgissant par la poupe, l'eau s'éleva avec une telle force qu'elle « fit cognoistre qu'elle estoict source de rivière ». Cependant on parvint le 6 mars suivant à installer dix chaînes de seaux qui permirent d'épuiser l'eau, si bien que dix jours après on put recommencer à maçonner sans discontinuer jusqu'au 30 avril 1616, date à laquelle la pile fut achevée de reconstruire.

Avant son départ, Jacques Le Mercier remit aux Commissaires son rapport, qui est un modèle du genre en raison des précisions qu'il fournit sur la marche du chantier, dont nous avons pu ainsi suivre les étapes. Le 19 mai 1616 l'architecte donnait quittance des 3600 livres d'indemnité qu'il reçut « en considération du travail extraordinaire qu'il a fait, tant de nuit que de jour... à quoy il auroit vaqué huit mois, compris son retour » (36).

La construction des premières arches du pont

Alors que du côté de la ville, Pierre Souffron et ses associés terminaient la reconstruction de la 6^e pile, les entrepreneurs parisiens installaient leur chantier au faubourg Saint-Cyprien pour commencer la construction des arches, à partir de la rive gauche du fleuve.

Il faut indiquer ici qu'au consortium des quatre premiers entrepreneurs de l'ouvrage s'était agrégé un nouveau membre, André Gerbault, « maître-maçon et commis du voyer pour le Roy en la ville de Ponthoise » (37) qui se trouvait ainsi intéressé « pour un cinquième au total desdites œuvres ». En raison de leurs autres obligations, les associés ne prévoyaient pas de demeurer eux-mêmes en permanence à Toulouse pour y conduire les travaux. À

l'exception de Marcel Le Roy, ils désignèrent donc, le 22 avril 1616, leurs représentants sur le chantier : Pasquier Delisle, François Boulet et Nicolas Dufresne, tous parisiens.

Durant les premiers mois, les entrepreneurs furent occupés à l'élargissement de la culée de la rive gauche servant d'assise aux deux pavillons d'entrée du pont. Ils durent également réduire les extrémités des corps des piles construites par leurs prédécesseurs, en aménageant les doubles becs. Ces travaux avaient un fidèle spectateur, Élie Esquirol, un marchand toulousain qui eut l'heureuse idée de les consigner dans son journal (38). Ainsi, il note en 1616 que « certains parisiens ont entrepris d'achever de bastir tout le pont... (Ils) ont agrandi le pilhier de terre devers St Cyprien et depuis ont refait tous les pilhiers et retranché toutes les pointes d'iceulx quy passoient sur l'eau, qu'est retrancher ung tiers de la largeur du

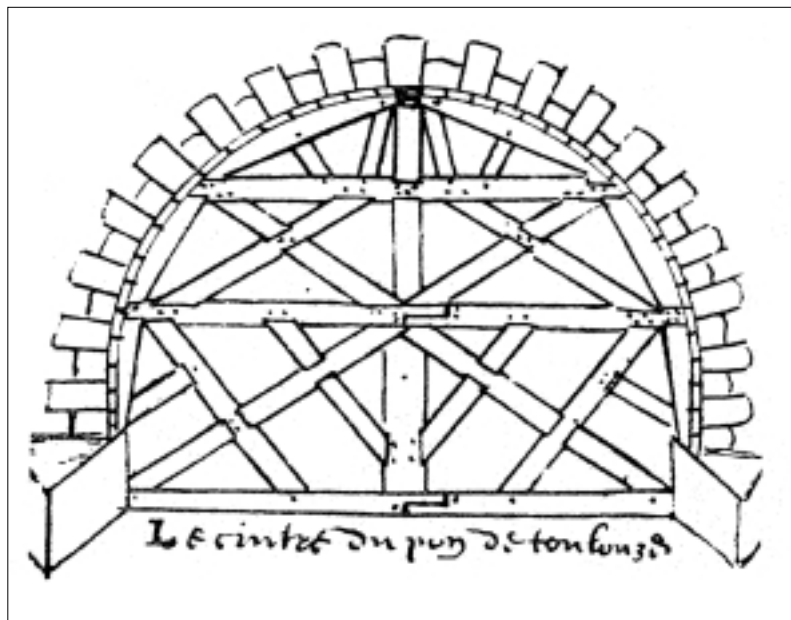


FIG. 5. « LE CINTRE DU PON(T) DE TOULOUSE » (B.N.F., dessin du ms fr. 14727, f^o 465 v^o).

36. A.M. Toulouse, DD 203, Pièces à l'appui 19 mai 1616 et DD.192 quittance de Le Mercier.

37. Sur André Gerbault, qui était le beau-frère de Jacques Le Mercier, cf. E. J. CIPRUT, *op. cit.*, p. 143 et 149.

38. B.N.F., Ms. n. acq. fr.472. Journal d'Élie Esquirol.

pont quy estoict du premier dessain, les fondementz estantz faittz pour y bastir des maisons dessus de chaque cousté... »

Pendant que se poursuivaient les travaux préparatoires à la construction des arches, Rémy Collin et Jacques Bouillet au nom du consortium passaient contrat à Paris le 22 décembre 1616 avec le charpentier Alexandre Bréget pour monter « les cintres qu'il faut pour fermer les arcades de pierre de taille du pont de Thoulouze » (39). Par ce contrat, il s'engageait à faire « la charpenterie de l'assemblage de sept cintres » pour la première arche, du côté de Saint-Cyprien afin de construire les sept arcs en pierre de taille dont les chaînages étaient liaisonnés avec la maçonnerie de briques de la voûte. De la même façon était prévue « la charpenterie des cintres des six autres arcades, en chacune desquelles doibt este fait sept cintres » qui, après usage, seraient « mis à bas par l'entrepreneur et le bois rangé à terre ». L'acte prescrivait encore que s'il était besoin d'enfoncer des pieux dans le fleuve pour soutenir les cintres, ils seraient battus et frappés par l'entrepreneur, qui devait, si nécessaire, aller « marquer le bois à la forest » et faire tous les sciages « hormis le bois des solins que les massons seront tenus mettre sur les cintres à la mesure que l'on fermera la massonnerie de brique d'entre les arcs... »

Par chance, est parvenu jusqu'à nous le dessin de l'un des cintres des premières arches du pont de Toulouse. Il se trouve dans un manuel illustré de croquis tenu par un architecte et ingénieur contemporain, Jacques Gentillâtre (40) (fig. 5). Il est possible de dater assez précisément ce dessin car Élie Esquirol indique dans son journal que « certains entrepreneurs parisiens... ont achevé la première arche vers St Ciprien le 29 jung 1617, et continuent toujours l'édifice ». Un peu plus loin, il note que la seconde arche fut terminée le 20 octobre 1617, la troisième le 15 mars 1618, et la quatrième achevée le 20 octobre 1618.

Cette chronologie de la construction des premières arches est confirmée par d'autres documents. Ainsi une ordonnance des Commissaires du 11 mai 1618 mentionne qu'à cette date les entrepreneurs « ont desjà fait troys arches dudit pont et travaillent en toute diligence à la quatrième » (41). Pareillement une vérification des ouvrages faite le 4 août 1618 par quatre experts toulousains, indique qu'ils ont trouvé la culée vers Saint-Cyprien élevée à la hauteur du cordon, et les trois premières arcades du pont « fermées et rases selon la pente portée par le dessain avec la frise, ne restant qu'à y mettre la corniche et le parapet pour le rendre à sa perfection suyvant ledit dessain, réservé un passage de service de sept pieds et demy de largeur quy est au milieu... pour faire passer les matériaux ». De même ils ont vérifié « les allèges de forme ronde (les ouïes)... sur le corps desdits piliers, chascune desquelles arcades et allèges garnies de sept cintres de boys bien et duement faytz ». Examinant ensuite la quatrième arche, ils rapportent qu'elle « est commencée à bastir de l'ung et de l'autre cousté, restant à fermer sur le rond du cintre » et que l'ouïe située entre les 3^e et 4^e arches n'est alors bâtie que « d'ung tiers ou environ ». Enfin le rapport des experts précise qu'ils ont vérifié le cinquième pilier, qu'ils ont trouvé bâti « en bonne et deue forme » (42). C'était pourtant ce 5^e pilier qui allait quelques mois plus tard poser problème.

La découverte de la fente de la 5^e pile

Le 16 février 1619, deux responsables du chantier Jacques Bouillet et le jeune François Mansart, qui remplaçait alors son oncle Marcel Le Roy, découvrirent soudain dans la 5^e pile, « une fente et ouverture depuis la superficie ordinaire de l'eau de la dicte rivière jusques au bas du fondement dudit pillier, advenue, à leur jugement, à faute que ledit pilier n'avoict pas esté bien fondé du costé de la ville lors de la construction d'icelluy » (43), ce qui n'était pas surprenant car on se trouvait au milieu du fort courant du fleuve, à l'emplacement d'un « ancien tourbillon, profond de trois à quatre mètres » (44).

39. A.N., Minutier. Central Étude X 31. Le contrat indique les dimensions des arches, en partant de la rive gauche, 7 toises pour la 1^{ère}, 8 toises pour la 2^e, 11 toises pour la 3^e, 14 toises pour la 4^e, 16 toises environ pour la 5^e (c'était l'arche maîtresse dont la flèche était de « 6 toises 1 pied 1/2 de hauteur sous clef »), 15 toises 1/2 pour la 6^e et enfin 15 toises pour la 7^e arche, proche de la ville, qui devait remplacer l'arche de Souffron.

40. B.N.F., Ms fr. 14727. f^o 465 v^o. Cf. L. CHATELET-LANGE, « L'architecte entre science et pratique: le cas de Jacques Gentillâtre », dans *Les Traités d'architecture de la Renaissance, Tours 1981*, Paris 1988, p. 397-406

41. A.M. Toulouse, DD 203.

42. A.D. Haute Garonne, 3E 3050, f^o 318 v^o. Cette vérification fut faite par Dominique Capmartin maître des œuvres royales, Jean Grelle tailleur de pierre, Guillaume Marches maçon, et Georges Allègre, charpentier.

43. Georges COSTA, « François Mansart à Toulouse », dans *Bulletin Monumental*, t. 152, 1994, p. 459-470.

44. Gaston ASTRE, « Le pont de pierre de Toulouse, son sous-sol et ses matériaux », *B.S.A.M.F.*, t. III, 1945, p. 57.

Le 24 février une délégation conduite par le premier président Le Mazuyer, accompagné des Capitouls et des architectes Pierre Souffron, l'ancien maître de l'œuvre, et Dominique Capmartin, Maître des réparations royales de la Sénéchaussée, se rendit sur place, afin de déterminer si la fente était imputable aux fondations défectueuses de la pile ou aux « ruptures » faites pour appuyer la naissance de la 4^e arche récemment lancée. Mais il ne fut pas possible aux plongeurs d'examiner la base de la pile en raison des « esguilhes ou pièces de bois encore plantées autour dudit pillier et de la froideur de l'eau... » Lorsque la belle saison permit la visite de la pile par des plongeurs, ceux-ci purent constater que « lad fraction estoict beaucoup plus grande soubz l'eau qu'elle ne paroissoit en dessus » ; ils constatèrent aussi « qu'audit pillier il y avoict d'autres grandes corruptions, mesmes sur la pointe de la venue de l'eau », observation qui mettait hors de cause les entrepreneurs parisiens. Réunie de nouveau le 6 août 1619, la Commission de l'œuvre décida de poursuivre ses consultations et d'en référer à Sa Majesté et à son Conseil pour obtenir les moyens financiers nécessaires à la réparation de la pile. Et dans l'urgence, elle décida de faire dresser autour de la pile un batardeau dont elle passa contrat le 29 août 1620 à deux entrepreneurs locaux, le maçon Raymond Estienne et sa caution Bernard Maigné, qui s'étaient assurés du concours technique de Pierre Souffron (45).

La démolition de l'arche de Souffron remise en cause

Les entrepreneurs parisiens avaient une première fois, en septembre 1618, tenté de démolir l'arche de Souffron, et d'en récupérer les matériaux, suivant les clauses de leur contrat. Mais les Commissaires toulousains ne pouvaient supporter que les concours financiers qu'ils avaient si difficilement obtenus pour bâtir l'arche de Souffron fussent ainsi anéantis en la livrant aux pioches des démolisseurs. Ils avaient aussitôt envoyé les soldats du guet sur la chantier, pour faire « défense d'y travailler » aux ouvriers employés à la démolir (46).

Cette fois, après la découverte de la fente de la 5^e pile, Jacques Boulet et François Mansart, qui avaient dû interrompre la construction des arches, jugèrent le moment venu de demander aux Commissaires l'autorisation de démolir l'arche de Souffron (47). L'ayant, semble-t-il, obtenue le 23 août 1620, ils essayèrent d'entreprendre la démolition, mais ils en furent à leur tour empêchés par les soldats du guet et emprisonnés au Capitole. Libérés peu après, ils durent modifier leur plan de travail et s'employèrent alors à l'aménagement de la descente du pont au faubourg Saint-Cyprien jusqu'à la fin de l'année 1620. Puis, en raison de l'opposition persistante de la Commission de l'œuvre à la démolition de l'arche de Souffron, les trois responsables du chantier quittèrent Toulouse au début du mois de janvier 1621.

Ce départ mettait en évidence l'état de crise auquel étaient parvenus les rapports entre la Commission de l'œuvre et les entrepreneurs. Ceux-ci sollicitèrent l'arbitrage du Conseil du roi, faisant valoir que sur les sept arches à construire, il y en avait « quatre de parachevées dès l'année 1618, et en eussent fait encores deux depuis, n'eust esté les empeschemens donnés par lesd Srs Commissaires qui n'ont voulu permettre la desmolition d'une vieille arche du costé de la ville, laquelle se trouve trop haulte de douze piedz ou environ, et à cause de ce doit estre abattue suivant leur bail ». Ils rappelaient également que les Commissaires avaient employé les ouvriers à fonder deux grosses pilles de la chaussée vers Saint-Cyprien sur terre ferme, et à bâtir une grande arche du même côté. Ils avaient élevé aussi les deux pavillons, avec le portail « jusques à moitié de leur haulteur » et commencé les parapets estimant, quant à eux, que ce « travail n'estoit pas nécessaire estre fait le premier ny de telle importance que sont la perfection des arches, qui donneroient le passage au public... » Enfin ils réclamaient la prorogation du délai de six ans pour achever les ouvrages du pont et demandaient la vérification des travaux réalisés ainsi que l'estimation des dommages subis.

Dans son arrêt du 26 avril 1621, le Conseil du roi ordonna d'abord que les Trésoriers des ponts et chaussées payeraient les ouvrages exécutés, « à un quart près de leur montant », moyennant quoi les entrepreneurs continueraient à travailler « conformément au dessein », puis on réparerait le 5^e pilier, et enfin on procéderait à l'estimation des ouvrages (48).

45. A.M. Toulouse, DD 157, Contrat avec Raymond Étienne du 29 août 1620, f° 378.

46. A.D. Haute-Garonne, 3E 3050, 18 septembre 1618. Déclaration pour les maîtres du pont.

47. A.D. Haute-Garonne, 3E 3051.

48. A.N., E 67 a.

Pour les représenter à cette occasion, les entrepreneurs donnèrent procuration à Marcel Le Roy et Nicolas Dufresne. Ceux-ci s'étant rendus à Toulouse, donnèrent quittance le 11 décembre 1621 du paiement complet de la somme de 12 000 livres qu'on leur devait et ils renouvelèrent leur intention de poursuivre l'ouvrage. Les Commissaires de l'œuvre leur demandèrent alors d'examiner s'il était possible de conserver l'arche de Souffron en la raccordant aux arches en construction. Ils comptaient ainsi conclure un arrangement à leur convenance avec le « principal entrepreneur », Marcel Le Roy, qu'ils savaient capable d'apporter une solution à ce problème, puisqu'en ces mêmes années il donnait des projets pour la reconstruction du pont de Rouen (1621) et du pont au Change à Paris (1622).

Au cours de la séance du 20 janvier 1622, tenue sous la présidence de Gilles Le Mazuyer (49), Marcel Le Roy et Nicolas Dufresne, interrogés sur l'incidence éventuelle que cette modification pouvait avoir sur « la bonté et validité de l'œuvre », déclarèrent que « la grande arche première qui est du costé de la Ville (pouvait) subsister en l'estat qu'elle est et qu'ils y pouv(ai)ent faire quadrer les autres arches, sauf qu'il y restera(it) quelque diformité pour la perspective et face extérieure dud pont pour la corniche ». De plus, les deux entrepreneurs se dirent prêts à y travailler, à la condition que « que Sa Majesté les descharge de suivre pour ce regard les devis et dessaing desdits ouvrages comme ils sont obligés... » Ce compromis obtenu, les Commissaires prirent aussitôt une ordonnance pour supplier le roi et son Conseil d'agréer que l'arche de Souffron soit conservée, « attendu qu'elle a cousté somme notable à construire... que de l'abatre seroict un grand retardement de l'ouvrage, et que les Sénéchaussées et provinces qui contribuent au payement de la fabrique dudit pont seroient refusans de payer leurs cottitez s'ils voyoient qu'on ruinast les œuvres desja faictes ». Afin d'encourager les entrepreneurs à se mettre à l'ouvrage, ils décidèrent de leur verser deux mille livres par semaine, à la charge de travailler « tant à la perfection de lad arche première du costé de la ville, qu'aux naissances de la seconde arche » du même côté.

Par cet arrangement, les Commissaires de l'œuvre pensaient faire revenir le Conseil du roi sur ses décisions antérieures, auxquelles ils contrevenaient ouvertement. On se trouvait alors en pleine reprise des guerres de religion. L'année 1621 s'était soldée par l'échec du siège de Montauban et le roi songeait à reprendre l'avantage par les armes en Languedoc. Dans ce contexte, le président Le Mazuyer et les Commissaires toulousains espéraient-ils, à l'occasion de la prochaine venue de Louis XIII, lui faire entendre sur place leurs raisons ? Or, le sieur de Bellebat avait été envoyé à Toulouse en 1622 (50) pour activer les préparatifs de la campagne militaire. Il en profita, on s'en doute, pour examiner aussi les affaires du pont et il intervint pour éviter leur dérive. En effet, cinq jours avant l'arrivée du roi à Toulouse, le Conseil avait répliqué, par avance, au projet de compromis proposé par les Commissaires de l'œuvre, en désignant le 22 juin 1622 le sieur de Bellebat lui-même, pour faire procéder avec les deux plus anciens Trésoriers de France à l'estimation des ouvrages et à la poursuite des travaux selon les termes du contrat (51).

En attendant, les entrepreneurs qui ne voulaient pas être victimes de ce conflit, demandèrent le 13 novembre 1622 à Nicolas Dufresne, le dernier d'entre eux demeuré sur place (52) « de ne point travailler à lad œuvre du pont de Thoulouze en quelque sorte que ce soit, jusques à ce que l'arrest par lesdits associés obtenu au Conseil du Roy... soit exécuté » et ils le sommaient de « revenir en ceste ville de Paris ». Désormais, hormis leur Commis chargé de surveiller le chantier et garder les matériaux, tous les entrepreneurs parisiens avaient quitté le chantier du pont neuf. Dans combien de temps la crise, portée à son paroxysme, allait-elle connaître son dénouement ?

L'arrêt du chantier (1623-1625)

À la requête des entrepreneurs, le Conseil du roi se réunit enfin le 14 juin 1623 à Fontainebleau pour examiner l'affaire. Gilles Le Mazuyer, en sa qualité de président de la Commission de l'œuvre y fut convié, ainsi que Jacques Le Mercier, l'auteur du projet. Après les avoir entendus, le Conseil du roi ordonna que « l'arcade cy devant en partie faite par led Souffron sera(it) abattue et refaite par lesdits entrepreneurs conformément à leur bail ». En exécution de

49. A.M. Toulouse, DD 203. Sur les projets de Le Roy, cf. E. J. CIPRUT dans *Gazette des Beaux-Arts*, 1965, M.-T. FLEURY, dans *Bulletin de l'Histoire de l'Art Français*, 1961, p. 187, et J. MESQUI, *op. cit.*, p. 92 et fig. 129.

50. DE ROZOI, *Annales de la Ville de Toulouse, 1771-1776*, t. IV.

51. A.N., E 71 c.

52. A.N., Minutier. Central, Étude X 48.

cet arrêt, le Conseil désigna Jacques Le Mercier pour aller faire l'estimation des ouvrages réalisés, visiter le 5^e pilier défectueux, et examiner « l'arche neufve qui est bandée dessus ledit pillier, avec pouvoir de la faire desmolir en cas qu'il soit jugé par luy nécessaire ». Enfin le Conseil commandait aux entrepreneurs de reprendre le travail selon leur contrat dont le terme serait prorogé de trois ans (53).

Cependant, six mois plus tard aucune suite n'avait été donnée à cette décision, et il fallut que le Conseil ordonnât de nouveau le 30 décembre 1623 à Jacques Le Mercier de se rendre à Toulouse pour procéder à cette visite et s'assurer enfin que l'arche de Souffron avait été démolie (54). L'arrêt du chantier coïncidait avec la disparition des deux hommes qui avaient suivi le dossier du Pont Neuf de Toulouse devant le Conseil du roi durant des années, et assuré, malgré les traverses, la continuité des travaux. Ce fut d'abord en juillet 1623, le décès du sieur de Bellebat (55), l'ancien rapporteur du projet de Jacques Le Mercier et le garant vigilant de son exécution. Ce fut ensuite le 1^{er} janvier 1624, la disgrâce du chancelier de Sillery.

Ces événements n'étaient pas de nature à relancer le chantier dont l'arrêt se prolongeait encore au printemps 1625. Dans une requête, le Syndic de la ville de Toulouse rappelait que les entrepreneurs n'avaient alors construit que quatre arches et une partie de la chaussée descendant au faubourg Saint-Cyprien, et il se plaignait que le chantier ait été « par eux entièrement abandonné depuis deux ans ». Les États du Languedoc demeuraient encore redevables de 43 000 livres prenant pour excuse « les pertes souffertes par le pays durant les derniers mouvemens », le Rouergue devait encore 18 000 livres, et le Quercy 24 000 livres, aussi le syndic réclamait-il que Sa Majesté leur ordonnât de payer leurs contributions, pour la reprise des travaux. Le 19 mars 1625, le Conseil, confirmant le précédent arrêt, ordonna à Le Mercier et aux entrepreneurs de se rendre à Toulouse pour l'adjudication des ouvrages supplémentaires qui restaient à parachever, et il donna aux Trésoriers de strictes instructions pour faire la collecte des impositions des pays de Languedoc, Rouergue et Quercy (56).

La reprise des travaux et la réparation de la 5^e pile

Jacques Le Mercier arriva le 4 juin 1625 à Toulouse. Deux jours après, il assista à l'assemblée des Commissaires de l'œuvre présidée par Gilles Le Mazuyer, à laquelle participèrent aussi les entrepreneurs en titre, Marcel Le Roy, Rémy Collin, Martin Bouillet, et Jean Caillon (remplaçant André Gerbault), qui se déclarèrent prêts à reprendre l'ouvrage (57).

Après avoir examiné « la fraction et ruine » de la 5^e pile, Jacques Le Mercier estima, comme les précédents experts, qu'on ne pouvait continuer la construction des arches, car la pile était incapable d'en supporter la charge. Le batardeau mis en place étant « insuffisant, les eaux ne restans d'entrer dans l'enclos de ladite pile sans la pouvoir mettre à sec », il établit un premier devis « de la charpenterie d'une quaisse » et de la maçonnerie nécessaire pour la réparation de la pile. Mais, au mois d'octobre suivant, une crue du fleuve emporta la partie restante du batardeau, si bien que tout était à reprendre. L'ampleur de la tâche à accomplir et le désir de la voir enfin aboutir conduisirent les Commissaires de l'œuvre, le 27 novembre 1625, à ordonner à Le Mercier de demeurer encore à Toulouse pour assumer « la direction des ouvrages du pont ». Le lendemain l'architecte déposait au greffe son nouveau devis.

Le 9 décembre 1625 commença l'adjudication de l'ouvrage. Malgré les explications données par l'architecte sur les articles de son devis, plusieurs maçons et charpentiers locaux avouèrent « ne pouvoir entendre à l'entreprise desdits ouvrages », alors que les deux entrepreneurs parisiens, Martin Bouillet et Jean Caillon, déclarèrent que si l'ouverture avait été faite « à plus haut prix, ils eussent entendu à l'entreprise ». Aux séances suivantes, divers maîtres toulousains firent des offres, dont la dernière à 22 000 livres demeura au charpentier Jean Subreville. Mais il ne put fournir des cautions solvables et il fut vérifié qu'étant lui-même très démuné, il était vain de le poursuivre pour sa folle enchère.

53. A.N., E 75 a.

54. A.N., E 77 b.

55. B.N.F., Ms nouv. acq. fr. 11 640, p. 335 : décès du Sr de Bellebat.

56. A.N., E 81 b.

57. A.M. Toulouse, DD 203.

Le 7 mars suivant, « voyant que les Maîtres de la présent ville estoit si peu expérimentés en ouvraiges si importants », les Commissaires avisèrent de traiter avec les deux entrepreneurs parisiens, et ils chargèrent l'architecte de les engager à entreprendre la besogne à un « prix raisonnable ». C'est ainsi que le contrat de la réparation de la 5^e pile fut passé à Martin Bouillet et Jean Caillon, le 17 mars 1626, pour la somme de 23 000 livres, « suyvnt le dessain et devis qui en a esté fait par led Jacques Le Mercier » aux conditions suivantes (58).

Les entrepreneurs devaient d'abord retirer les vestiges du précédent batardeau, ainsi que les graviers et vase demeurés dans les cavités de la pile, de façon à rendre le lieu net, avant d'établir le nouveau batardeau dont la « quaiisse » comporterait « deux files d'aiguilles, (et) une palède... pour enclorre ce qui est ruiné de ladite pile du costé de la ville ». La deuxième file étant prévue à 4 pieds (1,29 m) de distance de la première, toutes les aiguilles devaient être enfoncées jusqu'au refus par le « mal-moton » tiré à la force de 32 hommes, au droit l'une de l'autre, afin « d'enfiler les bancalz et liernes » qui maintenaient la « palède », constituée par des pieux « jointz et pressez l'un contre l'autre, battus et enfoncés dans la balme ».

La caisse, « en bonne charpenterie de bois de chêne », était destinée à recevoir une « garniture » de pierres, briques et cailloux, mêlés avec un mortier de « plus d'un tiers de bonne chaux vive de Cologne et le reste de sable... le tout jecté ensemble par chacun jour dans la quaiisse et au droict desd cavitez et ruines, en telles quantité que l'eau de dedans ne puisse desborder et passer par dessus lad quaiisse ». Les entrepreneurs devaient sans relâche « jecter et presser lad maçonnerie pour remplir lesd cavitez et ruines, ensemble lad quaiisse... et dessus sera posé le pavé de bonne pierre de taille pour couvrir ladite maçonnerie, à l'esgal du pavé des surlongueurs de ladite pile, qui sera fait de grandz quartiers, taillés et bien jointcs, maçonnés de ciment, harponnés de fer et plomb, et liaisonnés dans ladite pile... »

Ces travaux, commencés après le départ de Le Mercier, étaient encore en cours en 1627 et furent achevés avant le 17 mars 1628, date de la cancellation du contrat, après la vérification des ouvrages par des experts locaux (59).

La construction des dernières arches du pont

La présence de Le Mercier sur le chantier permit non seulement le lancement des travaux de la 5^e pile mais aussi la reprise de l'ensemble des opérations restées en suspens, ce qui explique la durée exceptionnelle de son séjour. Dans un document du 25 mai 1626, daté de Toulouse, Jacques Le Mercier fait valoir que, parti de Paris le 20 mai 1625, il n'est plus nécessaire qu'il reste sur le chantier du pont, tandis que « sa présence peut estre requise ailleurs pour le service du Roy auquel sa charge l'oblige de s'en retourner ». Aussi il demande qu'on lui accorde son congé et le paiement de ses vacations employées durant treize mois y compris son voyage, « à raison de Quinze livres par jour ». Les Commissaires lui attribuèrent 5 850 livres, somme dont il donna quittance le 6 juin 1626 avant son départ (60).

C'est donc durant ce long et dernier séjour de Le Mercier à Toulouse que fut démolie, après tant de débats, l'arche de Souffron, construite vingt ans plus tôt. Aussitôt après, on commença à construire l'arche surbaissée qui devait la remplacer, de sorte que le chantier des dernières arches progressa désormais en partant de la rive droite. Les livres de comptes font état des sommes importantes versées aux entrepreneurs avec une grande régularité, dès le mois de juin 1625 et durant l'année suivante. Elles correspondent à l'avancement des travaux des deux arches proches de la ville, comme le confirme un témoin oculaire, Guillaume Catel, qui note : « en cette année Mille six cens vingt six, il ne reste qu'une arcade à faire, tous les piliers estans fondés dans l'eau ».

La dernière arcade qui restait alors à construire était la grande arche qui avait, on s'en souvient, nécessité la remise en état préalable de ses deux appuis, la 6^e pile entièrement reconstruite et la 5^e pile qu'on venait de réparer. Sa mise en chantier en 1627 annonçait l'utilisation prochaine de l'ouvrage, qu'évoquait La Roche Flavin en parlant, à la même époque, de « ce beau pont qui s'en va tantôt achevé ». Deux documents concordants permettent de fixer la date d'achèvement de la grande arche. C'est d'abord une requête des entrepreneurs parisiens déclarant que « dès l'année 1628, les gens de pied, de cheval, carrosses et canons ont passé par dessus » le pont (61). C'est ensuite le

58. A.M. Toulouse, DD 154.

59. A.M. Toulouse, DD 194. En 1628 fut faite la vérification du batardeau par Pierre Levesville, Pierre Capmartin, et celle des ouvrages par Pierre Monge, Raymond Estienne et Guynot Dubarry.

60. A.M. Toulouse, DD 194. Quittance de Le Mercier.

61. A.N., E 127 b, Requête des entrepreneurs citée dans un arrêt du Conseil du roi du 15 décembre 1635.

témoignage d'Élie Esquirol qui précise que « la dernière et plus grosse arcade... a été achevée ce mois de may 1628, et maintenant ne reste que les courtines dudit pont, les boutz et pavillons de chaque bort... » (62). Cependant l'épidémie de peste qui sévit de 1629 à 1631 entraîna le retard de ces derniers travaux.

Après l'achèvement de la grande arche, le pavage de la chaussée du pont en cailloux de Garonne avait été sous-traité par les entrepreneurs à un maître paveur toulousain Guillaume Lafont (63). On put entreprendre aussi l'aménagement des « levées pour les gens de pied », autrement dit les trottoirs, en y incorporant les canalisations destinées à conduire les eaux des sources de Lardenne pour alimenter les fontaines de la ville. Cette disposition, inspirée de l'aqueduc antique dont il restait quelques vestiges (64), avait été prévue dans le programme originel du pont. À un moment, en 1612, un débat avait été suscité par le projet de lui substituer une pompe hydraulique de l'invention d'un ingénieur italien, Pietro Sardi (65), pour l'élévation des eaux de la Garonne. Cette proposition fut repoussée pour des raisons de salubrité publique et on en revint à l'idée de conduire les eaux depuis les sources de Lardenne. Si bien que Jacques Le Mercier avait inclus l'aqueduc dans son programme, ce qui entraîna par la suite la réalisation de travaux complémentaires qui firent l'objet de marchés particuliers pour l'assemblage des eaux (66).

À la demande des Commissaires de l'œuvre qui souhaitaient prolonger la descente dans le faubourg Saint-Cyprien (67), Jacques Le Mercier avait dressé un plan des alignements de la rue principale jusqu'à la place du Chayredon, « ensemble le plan, une figure et relation contenant la place qu'il convient prendre pour lad rue dans les maisons et jardins du faubourg St Subran ». Cette nouvelle voie tracée en droite ligne vers la Gascogne était destinée à supplanter l'ancienne grand-rue du faubourg. Pareillement, mais cette fois sur la rive droite, l'architecte avait été chargé de donner le plan de la nouvelle place du pont, comme nous l'apprend une ordonnance des Commissaires de l'œuvre du 20 février 1632, qui prescrit que « la place destinée pour l'entrée du pont du côté de la ville seroit rendue libre et nette, afin de la paver conformément au dessin dressé par M. Jacques Le Mercier architecte du roi », et dans ce but on avait en mars 1632 désigné les maisons qu'il fallait abattre « pour y satisfaire ».

L'achèvement du pont

En février 1632, on commandait la livraison des cailloux pour le pavage des trottoirs, et les Commissaires de l'œuvre, le 21 mars suivant, passèrent le contrat pour « l'entretien du pavé » de la chaussée du pont, ce qui indique qu'elle était déjà pavée à cette date, signe annonciateur de la fin prochaine de l'ouvrage (68).

D'autres événements l'indiquaient aussi. À la même époque, on procédait au règlement définitif des travaux supplémentaires exécutés aux descentes du pont vers Saint-Cyprien, qui avaient fait déjà en 1629 l'objet de vérifications ordonnées par les Capitouls. En mars 1632, une estimation faite par cinq experts toulousains montre que la descente vers le faubourg et celle vers l'Hôpital étaient entièrement construites avec leurs arcades et murs de soutènement. En revanche, vers la porte de Muret, il restait à terminer les deux murailles qui n'étaient commencées que sur la longueur de 13 cannes 7 pams » (24,91 m) (69).

62. B.N.F., Ms nouv. acq. fr. 472, Journal d'Élie Esquirol et sur l'incidence de l'épidémie, cf. les déclarations de G. Le Roy (A.M. Toulouse, DD 197, Délibération du 22 mai 1633).

63. A.D. Haute Garonne, 3E 1658. G. Lafont donne quittance du paiement du pavage (12 janvier 1633).

64. Georges BACCABÈRE, « L'aqueduc de la » Reine Pédaque « à Toulouse », dans *M.S.A.M.F.*, t. XXX 1964, p. 59-116 ; Michel LABROUSSE, *Toulouse antique des origines à l'établissement des Wisigoths*, 1968, p. 389, 396-398.

65. A.M. Toulouse, BB 24. Le 5 juin 1612 les Capitouls avaient conféré « avec le seigneur Pietro Sardi, Italien pour raison de la machine. pour relever l'eau de la rivière » mais le 20 août, en raison des dangers présentés « par l'eau de la Garonne, la plus part du temps sale et trouble, gastée et malsaine à cause des teintures extrêmement dommageables à la santé », le Conseil de ville repoussa ce projet. Comme Pierre Levesville proposait de « conduire les eaux de Lardenne en ceste ville », on décida d'en poursuivre l'étude.

66. Les eaux venant de Lardenne étaient destinées à être collectées dans un réservoir de répartition aménagé sur la culée du côté de la ville, qui fut découvert fortuitement au cours de travaux effectués dans les années 1942-1944 (cf. G. ASTRE dans *L'Auta*, 1969, p. 115, et R. LOTTE, *op. cit.*, p. 113-114). Le contrat de l'assemblage des eaux fut passé le 6 août 1636 à Jean Rousseau, Raymond Estienne et Horatio Ferray, fontainier. Les problèmes n'étaient pourtant pas tous réglés puisqu'on fit venir deux ingénieurs, de Lyon, en 1648.

67. A.M. Toulouse, DD 197.

68. A.M. Toulouse, DD 197, et A.D. Haute-Garonne, 3E 1655, f° 72, fourniture de cailloux.

69. A.M. Toulouse, DD 197. Ce rapport du 20 mars 1632 établi par P. Levesville, R. Estienne, D. Sansonnet et P. Vidal, cite les rapports antérieurs faits par P. Monge et D. Sansonnet le 7 mai 1629 et par Vittet en 1623.

Ces règlements de comptes préluèrent aux dispositions prises pour l'achèvement des travaux. Les entrepreneurs parisiens eux-mêmes, pour ceux qui y participaient, ou leurs ayants droit, pour ceux qui avaient entre temps disparu, considérant que l'ouvrage était pratiquement achevé, avaient résolu de se retirer du chantier et de laisser la conduite des derniers travaux à l'un d'entre eux. Le 11 novembre 1632 à Toulouse, ils passèrent une convention avec Jean Caillon qui, étant déjà établi dans le Midi, s'engagea à terminer la besogne (70). Grâce à ce document, on connaît la liste des travaux qui restaient à faire au pont neuf. Les premiers cités étaient le portail et ses deux pavillons, qu'il fallait terminer « despuys la haulteur qu'ilz sont à présent levés jusques en hault... (et les) randre faitz & parfaictz... conformément aux desseins de Monsieur Le Mercier », les autres tâches étant de simples finitions ou des ouvrages annexes. Les termes de cet accord confirment donc que les travaux de gros œuvre du pont proprement dit étaient exécutés, ce qui justifie que la date de 1632 soit admise pour être celle de son achèvement (71).

En effet, à la fin de cette année, la plupart des entrepreneurs parisiens et leurs représentants sont sur le point de quitter le chantier et ceux qui restent n'y sont plus retenus que pour le règlement, parfois laborieux, de leurs comptes. Ils seront remplacés désormais par les nouveaux partenaires dont s'entourera Jean Caillon pour achever l'arc de triomphe et ses pavillons, terminer le pavage des abords du pont et poursuivre les travaux complémentaires, comme la construction d'un quai pour protéger le faubourg Saint-Cyprien contre les inondations (72).

L'achèvement de l'arc de triomphe et des deux pavillons

Les avis les plus divers ont été émis sur l'arc de triomphe et ses deux pavillons, qui furent attribués par erreur, d'abord au XVIII^e siècle à François Mansart, puis à partir du XIX^e siècle à son petit neveu Jules Hardouin-Mansart, en repoussant hypothétiquement la date de leur achèvement vers 1686. Ils ont, en fait, leur propre histoire, un peu en marge de celle du pont (73).

Lorsqu'on tente de l'élucider, les termes du devis ne facilitent pas la tâche, car ils donnent une description du couronnement des pavillons qui ne correspond pas aux images qu'on en connaît. Le devis prescrit, en effet, qu'au-dessus de la culée en talus, on élèvera un portail entre deux pavillons « réduits chacune (sic) à vingt six pieds de diamètre (8,42 m), sur trente pieds de hauteur (9,72 m) garnis de basses plintes, encoigneures, oz, rustics, frises et corniches de pierre de taille, et au dessus la balustrade aussy de pierre à cause des terrasses dont sortira en dôme et de pierre le noyau de l'escalier à marches de pierre sur voulttes de brique » (74).

La rédaction de cet article semble indiquer au premier abord que le diamètre de 26 pieds se rapporte à des tours rondes, comme au pont de Châtelleraut, mais ici couvertes en terrasse surmontée par le dôme de pierre couvrant le noyau de l'escalier en vis. Cependant, en poursuivant la lecture, on bute sur le mot « encoigneures », qui ne peut s'appliquer à des tours rondes. Dès lors, il faut admettre que le diamètre cité est celui de l'escalier hélicoïdal inscrit dans un pavillon de plan carré aux « encoignures » en pierre de taille. La perte des dessins de Le Mercier nous prive de savoir s'ils offraient ou non le choix entre des tours rondes et des pavillons de plan carré, ce qui demeure possible.

En tout cas, c'est bien sur plan carré que les pavillons furent construits (fig. 1 en bas, au centre). En 1620, ils étaient déjà élevés à la moitié de leur hauteur, mais sans que fussent bâtis les escaliers de pierre et brique initialement prévus. Et l'on sait par le contrat passé avec Jean Caillon en 1632 que les pavillons bâtis « conformément aux dessins de M. Le Mercier et au bail des œuvres » restaient à terminer.

70. C. DOUAIS, *L'art à Toulouse, Matériaux pour servir à son histoire*, 1904, p. 178-181, convention de 1632. Les autres tâches étaient l'achèvement des parapets, la réparation de « ce qui se trouvera gâté à la grande arche » et des besognes annexes (concernant les descentes vers la porte de Muret et vers l'hôpital).

71. La date de 1632 citée par J. Raynal, *Histoire de la ville de Toulouse*, 1759, p. 211, fut reprise en 1783 par la légende de la gravure de Bertault indiquant : « le pont fut achevé en 1632 ».

72. Jean Caillon résida d'abord à Toulouse, puis à Auch où il obtint l'entreprise du voûtement de la nef de la cathédrale en 1629. Il assura en même temps l'achèvement des travaux du pont neuf de Toulouse, avec l'aide de son neveu Jean Rousseau. Ils firent appel à des partenaires toulousains, en août et septembre 1636, pour les travaux qui restaient à faire « tant pour raison du Quay qui se doit fere du costé de St Cyprien, que pour raison de l'assemblage des eaux destinées aux fontaines de la ville » (A.M. Toulouse, DD 197).

73. « Mansart a donné le dessin de l'arc de triomphe » selon la gravure de Berthault, 1783 ; « il est tenu... pour un ouvrage de Jules Hardouin Mansart, exécuté vers 1686 » selon F. de DARTEIN, *op. cit.*, p. 166.- J. CHALANDE, *Histoire des rues de Toulouse*, 1919, p. 399. Sur ces attributions, cf. *François Mansart à Toulouse, art. cit.*, p. 459.

74. A.M. Toulouse, DD 203, Affiche de 1614 avec le texte du devis, cf. Annexe.

Lors du dernier séjour que fit Louis XIII à Toulouse, en octobre 1632, à l'occasion du jugement du duc de Montmorency, les Commissaires de l'œuvre durent regretter de ne pouvoir montrer au roi son effigie dominant l'entrée du pont déjà livré à la circulation, d'autant plus que les événements récents justifiaient sa représentation en monarque victorieux de ses ennemis symbolisés par les dépouilles du lion de Némée, autour des ouïes. Cela incita sans doute les Commissaires à relancer les travaux de l'arc de triomphe, dont il manquait alors, semble-t-il, le dessin de la façade où devait figurer l'image du roi. Mais plutôt que d'en référer à l'auteur du projet, ils trouvèrent plus opportun de s'adresser à l'entrepreneur.

Le 27 janvier 1634 la Commission, conduite par le premier président Jean de Bertier (75), décida que « outre et par dessus ce qui est porté par le dessein dressé par Jacques Le Mercier Me architecte ordinaire du roy, à suite du dessein général du pont... il sera fait une autre face au portail du costé de la ville conformément au dessein que lesd sieurs commissaires auroient enjoint aud Caillon de dresser » (76).

Si l'on peut s'interroger sur l'importance des modifications apportées par Jean Caillon aux parties hautes du portail sur cette face, en revanche, il n'en est pas de même pour les pavillons, dont ni la couverture en terrasse, ni l'escalier bâti en vis avec son dôme de pierre, prévus par Le Mercier, ne convenaient aux Commissaires qui avaient hâte de les modifier. Ils délibérèrent donc « que la couverture desd pavillons sera(it) faite de charpenterie de bois de chesne avec ardoise et plomberie, scavoïr la faïste en flammes et les arrestiers de tables de plomb, et sera(it) aussi faite une ceinture de plomb au milieu de lad couverture ». Enfin, pour des raisons pratiques d'utilisation, ils décidèrent de faire « dans l'un des pavillons, un plancher pour le logement d'un portier et un escalier de bois pour y monter, et dans l'autre pavillon un escalier de pierre suivant le premier dessein » (77).

Mais Jean Caillon occupé à d'autres tâches en dehors de Toulouse ne suivit pas en permanence l'exécution de ces travaux. C'est grâce aux marchés passés en son absence par son neveu Jean Rousseau, alors responsable du chantier, qu'on peut connaître les approvisionnements en matériaux (78), et surtout les conditions dans lesquelles la besogne fut confiée à des sous-traitants. Le contrat de la charpente des pavillons passé le 15 mai 1634 nous apprend, en effet, que l'entrepreneur avait laissé au charpentier toulousain Gilbert Lalère le soin d'en fournir le modèle. Suivant ce document, la charpente devait être faite « conformément au dessain qui en a esté baillé par ledit Lalère audit sieur Rousseau en une fulhe de papier... estant led dessain semblable aux pavillons qui sont faits à neuf au Chasteau de Caumont appartenant à Monseigneur le duc d'Espéron » (79). Le 18 mai suivant Guillaume Noble, maître plombier de Toulouse, se chargeait de couvrir d'ardoise les deux pavillons et d'y mettre tout le plomb nécessaire, travail qu'il s'engageait à terminer en octobre de la même année (80).

Le 25 février 1635, à l'occasion d'une assemblée de la Commission de l'œuvre, on examina les résultats de ces travaux. À cette date, les deux pavillons avaient été élevés jusqu'à l'entablement et les balustrades étaient prêtes à être posées. L'un des pavillons avait même reçu sa charpente, revêtue d'ardoises, reposant directement sur la corniche. Mais cet essai, dont on peut imaginer qu'il manquait d'élévation, ne parut pas concluant. Les Commissaires ordonnèrent alors aux entrepreneurs de rehausser la maçonnerie des pavillons de 8 pieds (2,59 m) au-dessus de la

75. A.M. Toulouse, DD 197, Séance du 27 janvier 1634.

76. Le dessin de Caillon pour la façade orientale de l'arc de triomphe, était-il original ou reprenait-il l'élévation donnée par Le Mercier, comme le laisse entendre le document suivant? En effet, lors de la vérification générale des ouvrages faite le 26 juin 1644, il fut présenté aux Commissaires « le dessein du plan et eslévation dudit pont signé Lemercier architecte... comme aussi le dessin de l'une des faces et ornemens des portaux dudit pont et pavillons du costé de St Siprien signé par led. Le Mercier architecte ». Après les avoir vus, les Commissaires firent valoir « qu'il est évident que lad attique, ornemens, balustres, armes du Roy et figures sont du dessein général (de Le Mercier), et du bail du Conseil (du roi)... n'y ayant pas d'ailleurs apparence qu'en un si grand ouvrage on eust obmis les ornemens nécessaires et principalement ceux qui regardent la mémoire des Roys sous le règne desquels ils ont esté faits, et par les mesmes considérations que (si) led Caillon se trouve saisy de l'un des desseins dudit portal, il est à présupposer, et on ne peut pas doubter que led bail parlant des desseins en nombre plurier, et par conséquent qu'il y en doibt avoir deux, led Le Mercier n'aye fait et fourny le second pour l'autre face aussy du costé de la ville ausd entrepreneurs ». On refusa donc de leur payer un supplément pour ces ouvrages. En revanche les modifications faites aux pavillons furent prises en compte (DD 197, f° 212).

77. A.M. Toulouse, DD 197, f° 51. En réalité aucun escalier ne fut bâti, car ils ne figurent pas sur le plan de la gravure de Berthault (1783), comme l'avait noté F. De DARTEIN. Un des pavillons avait reçu un escalier de bois et trois planchers mentionnés dans un rapport de vérification du 26 janvier 1647.

78. A.D. Haute-Garonne, 3E 1660, Contrat du 16 mars 1634 avec Bertrand Montariol, habitant Sériros en Couserans, pour la vente de chaux ; Contrat du 26 août 1634 avec François Duviau et Simon Toujas voituriers, demeurant à Escotz en Bigorre, et à Bourc en Nébouzan pour la vente d'ardoises (canton de Lannemezan).

79. A.D. Haute-Garonne, 3E 1660, f° 180 v° : « Marché entrepreneurs du pont, Lalère (ou Lalèro) ». Il s'agit du château de Caumont à Cazaux-Savès (Gers).

80. A.D. Haute-Garonne, 3E 1660, f° 184. Promesse, Entrepreneurs du pont, Noble.

corniche, afin de créer un attique légèrement en retrait éclairé par des lucarnes en pierre de taille, et couronné par une petite corniche, au-dessus de laquelle serait posée la plate-forme portant la charpente du toit. Sur le pourtour des pavillons était prévu un passage de trois pans de large (0,67 m), couvert de plomb, ménagé entre l'attique et la balustrade, suivant le dessin contresigné par l'un des Commissaires (81).

C'est donc dans ces conditions, et sur les seules directives des Commissaires de l'œuvre, que furent exécutées, dans les années 1634-1635, ces modifications qui ont donné leur aspect définitif aux pavillons du pont neuf, avec leurs toits d'ardoises à quatre pans, dont dessins, gravures, et vieilles photographies nous ont conservé le souvenir (82) (fig. 1 et 6).

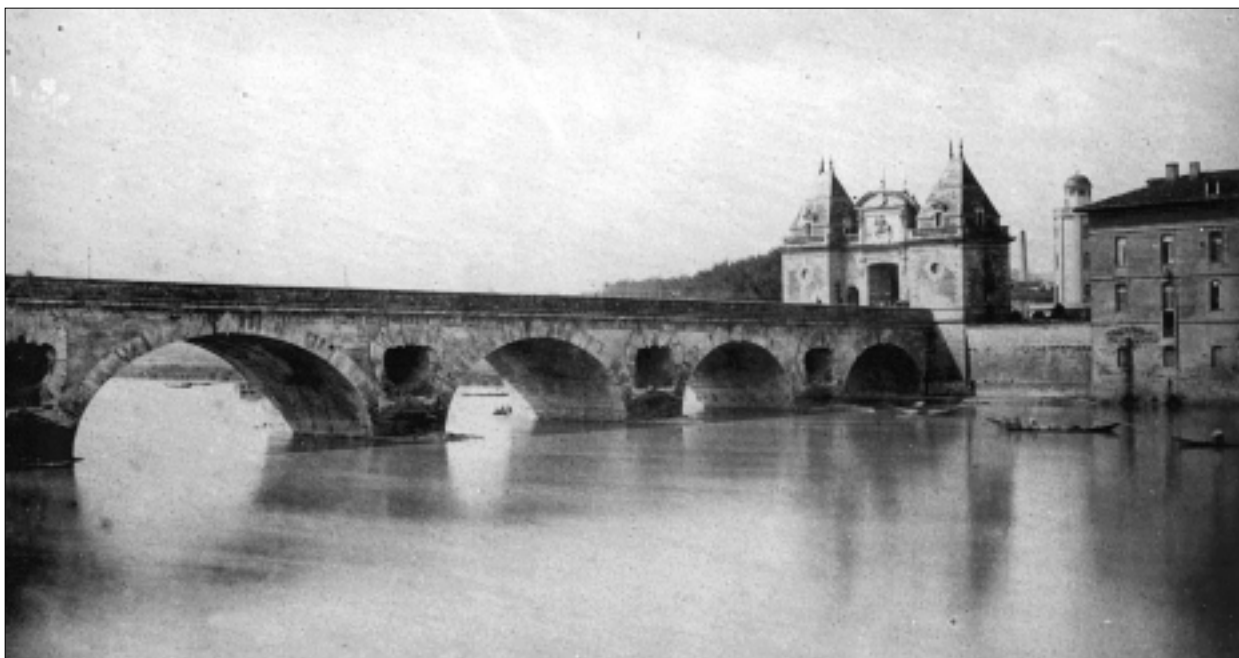


FIG. 6. LE PONT NEUF DE TOULOUSE. PHOTOGRAPHIE PRISE AVANT 1859 (côté aval).
On voit l'arc de triomphe et les pavillons avant leur destruction.

Les pavillons achevés, il restait encore à réaliser le décor sculpté, tâche qui n'incombait pas aux entrepreneurs parisiens.

La Commission de l'œuvre délibéra le 21 mai 1637 d'entreprendre les sculptures des deux faces du portail, et autres ouvrages « pour la perfection dudit pont, selon les desseins et devis anciens », c'est-à-dire ceux de Le Mercier. Il était alors question de lancer l'appel d'offres pour la passation d'un nouveau contrat, mais l'affaire prit du retard. En mars 1642 on en était encore à pressentir Pierre Affre, l'un de sculpteurs les plus renommés de Toulouse.

Enfin, le 2 juillet 1643, « n'ayant trouvé personne plus capable ny quy aye fait la condition meilleure », on passa contrat pour la somme de 3500 livres, avec Pierre Affre qui s'engageait à « travailler aux ornemens des deux façades de la porte du pont entre les deux pavillons... et autres ouvrages contenus aux desseins qui en ont esté faitts » (83).

Le sculpteur devait représenter sur la façade regardant la ville « la figure du Roy à cheval de dix pams et demy de hault (2,36 m)... vestu d'un corselet à l'antique avec des lambrequins au bas d'iceluy et son escharpe volante, couronné de laurier, le tout de trois quart de relief ». Sur chacun des deux pilastres portant les retours de la corniche figurait une tête de femme coiffée à l'antique. Sous la grande corniche trouvaient place neuf armoiries « blasonnées

81. A.M. Toulouse, DD 197, Délibération du 25 février 1635, f° 87.

82. A.D. Haute-Garonne, 3E 1663, II, f° 55 v°. L'exécution de ces modifications est attestée par le compte final du 19 février 1636 entre Rousseau et Lalère qui les mentionne.

83. A.M. Toulouse, DD 197, f° 185 et DD 157, f° 443. Ce texte confirme donc que le décor sculpté par Pierre Affre correspond aux indications données par les dessins de Le Mercier.

ainsy qu'il plaira à Nos Seigneurs les Commissaires ». Sur la façade vers Saint-Cyprien, Pierre Affre devait sculpter sur le fronton triangulaire les armes du roi, accompagnées de deux renommées ou figures allégoriques de dix-sept pans (3,81 m). Et pour garder mémoire des Commissaires et Capitouls, il était prévu d'ajouter de ce côté neuf autres armoiries, sans omettre bien entendu, sur la clef du portail, les armes de la Ville.

Le délai d'exécution des sculptures était fixé à dix-huit mois, mais il ne put être respecté. Ce qui n'est point surprenant quand on sait qu'en mai 1644, un rapport général sur la vérification des ouvrages mentionnait parmi les tâches à terminer : « la pierre qui reste à poser en l'attique du portail », vers le faubourg et vers la ville. Aussi les Commissaires de l'œuvre adressèrent commandement à Jean Caillon d'y pourvoir dans les trois mois (84).

En septembre 1646, il était de nouveau question des sculptures de l'arc de triomphe. Pierre Affre déclarait alors qu'il avait avancé son travail, mais qu'il ne pouvait le continuer car les entrepreneurs n'avaient pas mis en place les quartiers de pierre nécessaires « tant pour faire l'effigie du roi à cheval que pour parachever le restant des autres ornements ». Les Commissaires renouvelèrent leurs injonctions aux entrepreneurs et attribuèrent un acompte de 1 800 livres à Pierre Affre pour les sculptures déjà exécutées, en lui ordonnant d'« insculper les armes des huit Capitouls » en exercice sur les deux portes piétonnes de la façade regardant la ville.

Le 26 janvier 1647 eut lieu une nouvelle expertise des travaux (85). Elle nous apprend qu'à cette date, du côté de Saint-Cyprien, les statues allégoriques et les armes du roi restaient encore à sculpter, et du côté de la ville, l'effigie équestre de Louis XIII était seulement commencée. Si le décor de l'arc triomphal parvint cependant à être achevé (86), à l'inverse il ne semble pas qu'on se soit préoccupé d'exécuter les douze « masques et peaux de lion » qui devaient orner les « allèges » sur les deux faces du pont. Malgré un don de 1 700 livres qu'un arrêt du Conseil du 25 octobre 1651 accorda « pour l'entretien et décoration du pont et autres dépenses de la ville » (87), les pierres épannelées des ouïes demeurèrent en attente de leur décor sculpté si original. Désormais le temps était révolu d'avoir soin de le terminer.

Les travaux de restauration entrepris dans la seconde moitié du XVII^e siècle et dans le cours du XVIII^e n'affectèrent pas le caractère général de l'ouvrage, comme le montre en 1783 la belle gravure de Pierre-Gabriel Berthault. Tout au plus, lors de la Révolution, le haut-relief figurant Louis XIII à cheval et les marques de la royauté décorant l'arc de triomphe furent mutilés (88). En 1817, on entreprit, comme on put, de les rétablir.

Cependant, vers le milieu du XIX^e siècle, des voix s'élevèrent demandant la suppression de l'arc de triomphe pour faciliter la circulation. Décidée en 1857 par le Conseil Municipal, la dépose de l'arc de triomphe commencée en décembre 1858 était consommée l'année suivante. On avait pris soin d'en numéroter les pierres, en vue de le réédifier à un autre endroit. Malheureusement cette pieuse intention ne fut pas réalisée, et les matériaux furent dispersés. En 1868, les pavillons furent détruits à leur tour, donnant au pont neuf l'aspect qu'il présente encore aujourd'hui (89) (fig. 7).

Ouvrage de grand caractère, le pont neuf de Toulouse s'inscrit parfaitement dans le paysage urbain, en présentant des traits originaux. Les uns tiennent à son terroir, comme l'emploi de la brique avec la pierre, ou à sa situation, comme son profil en léger dos d'âne aux rampes inégales, si bien que la grande arche ne se trouve pas au milieu, mais plus proche de la rive droite, plus élevée. Certains autres caractères sont l'héritage de sa longue histoire, comme les grandes dimensions des piles qui sont des vestiges du programme initial, dont Le Mercier sut judicieusement tirer parti. De même les ouïes percées au droit des piles le rattachent aux anciens ponts médiévaux du Midi de la France (90).

84. A.M. Toulouse, DD 197, f^o 209-215, Assemblée du 26 juin 1644. Les experts désignés étaient « Bernard Bordes, habitant d'Agde, Mre maçon pour le Roy en la Séneschaussée de Carcassonne et Béziers et Pierre Vidal Mre architecte de Tolose ». Ce document contient la vérification des ouvrages faits, et ceux restant à faire à cette date, parmi lesquels, la sculpture des « douze masques des allèges dud pont » était estimée à la somme de 900 livres.

85. C. DOUAIS, *op. cit.*, p. 181-189, 26 janvier 1647. Vérification faite par Didier Sansonnet et Jacques Mercier, tailleurs de pierre toulousains, des ouvrages faits au pont par Jean Caillon depuis le 11 novembre 1632.

86. Le pont fut remis à la Ville par les Commissaires, en 1661 (J. CHALANDE, *op. cit.*, 1919, I, p. 398).

87. A.N., E 1696, Arrêt du 25 octobre 1651 portant don des 2 500 livres d'abonnement des tailles.

88. Pour la période postérieure, voir F. De DARTEIN, *op. cit.*, p. 163-166, et J. COPPOLANI, *op. cit.*, p. 36-39.

89. B.N.F., Ms. Nouv. acq. fr. 6110. Le baron de Guilhermy, après la démolition de « l'arcade en 1859, » examina les pierres numérotées déposées à proximité. Le Conseil Municipal le 1^{er} octobre 1861 autorisa leur vente, puis abandonna le reste aux hospices. En 1868, il décida de démolir les pavillons. Cf. *L'arc de triomphe du Pont Neuf*, dans DESAZARS et autres, *Le Vieux Toulouse disparu*, 1885, p. 72.

90. J. MESQUI, *op. cit.*, p. 202-206, a donné la liste et la carte des ponts à ouïes en France (fig. 210).



FIG. 7. LE PONT NEUF DE TOULOUSE, ÉTAT ACTUEL (côté amont).
Cliché Jean Dieuzaide.

S'il est ainsi possible de déceler dans l'ouvrage les caractéristiques locales, il faut souligner aussi la marque que l'architecte imprima à son œuvre. Selon de bons juges, le pont de Toulouse peut être considéré comme « le plus monumental des grands ponts du Languedoc et de la Guyenne ». Par ses arches tracées en anse de panier, il apparaît « comme abaissé vers le cours d'eau (et) rappelle les ponts modernes » (91). Par l'emploi des cornes de vaches, il mérite d'être cité comme l'un des exemples de la stéréotomie savante qui se développe alors grâce au concours d'habiles appareilleurs (92). Enfin par la suppression de l'habitat sur le pont, il a définitivement rompu avec le passé, en livrant le tablier tout entier à la circulation, comme au pont neuf de Paris et au pont de Châtellerauld. Avec eux, le pont de Toulouse appartient à une nouvelle génération d'ouvrages novateurs (93).

Si le pont neuf de Toulouse tient ainsi une place importante dans l'histoire des ponts en France, il en occupe une aussi grande dans la carrière de Jacques Le Mercier. Les documents examinés ici confirment qu'il dirigea personnellement la réfection de la 6^e pile et la consolidation de la 5^e pile à l'endroit où le courant du fleuve était le plus fort et le lit le plus instable. Les devis et rapports détaillés qu'il laissa de ces interventions dans les parties immergées des appuis, montrent sa compétence dans l'exécution de ces travaux difficiles.

Ses talents d'architecte et d'ingénieur sont naturellement plus manifestes encore dans les parties apparentes de l'ouvrage. Elles montrent les enseignements que Jacques Le Mercier rapporta de son voyage en Italie. D'abord les caractères empruntés aux ponts de l'antiquité romaine, comme l'emploi des becs superposés, et des ouïes. Mais il fut attentif aussi aux ouvrages des maîtres de la Renaissance et l'on peut penser qu'il garda le souvenir de l'oculus du « pont Sisto » à Rome et du surbaissement des arches du pont Santa Trinita à Florence, le chef d'œuvre

91. F. de DARTEIN, *op. cit.*, p. 141 et sq. La description minutieuse qu'il a donnée est accompagnée de planches à l'échelle métrique permettant la comparaison avec la gravure de Berthault cotée en toises.

92. J.-M. PÉROUSE DE MONCLOS, *L'architecture à la Française*, 1982, p. 119: « la corne de vache est un topique du pont français ».

93. J. MESQUI, *op. cit.*, p. 92: « les ponts de Châtellerauld, Toulouse et le pont neuf de Paris, prévus pour devenir des ponts-rues, ne reçurent jamais les maisons qui devaient les parer »; et dans *Chemins et ponts*, *op. cit.*, 1994, p. 119: « Ces trois ponts sont sensiblement contemporains... Tous trois furent extrêmement marqués, au moins dans la conception de leur élévation, par le vivier d'architectes parisiens travaillant dans l'orbite royale, les Androuet du Cerceau à Paris et Châtellerauld, Le Mercier à Toulouse ».

d'Ammannati (94). À son retour en France, il put en enrichir son projet en les associant aux innovations adoptées sur les autres chantiers royaux. De même, s'il emprunta l'idée de l'arc de triomphe aux ponts romains, le dessin qu'il donna au portail à bossages encadré par les deux pavillons de brique à chaînages de pierre s'inspirait du goût de l'époque pour le contraste coloré de ces deux matériaux, et les hauts toits d'ardoise ajoutés par les Commissaires toulousains eurent pour effet de rendre l'ensemble parfaitement conforme « à la mode de France ».

Quand on mesure enfin, à la lumière des documents, l'engagement personnel de Jacques Le Mercier dans la construction du pont de Toulouse, on comprend mieux que le gouvernement royal lui ait confié tant de tâches en sa qualité d'ingénieur du roi. On le voit ainsi appelé en consultation en 1619 pour le pont de Lyon (95), en mars 1620 il est chargé d'examiner sur place le problème si discuté du pont de Rouen, pour lequel il fit un devis et des dessins pour sa reconstruction (96); après septembre 1621, il part étudier les travaux du pont de Vienne; en 1623 on apprend qu'il a fait un devis pour la réparation des « murailles de la ville de Valence le long du Rosne » et que, la même année, il a visité les travaux de la digue du « vieil hâvre de Calais » (97). Ces interventions, dont on n'a cité que quelques exemples, nécessitaient des déplacements nombreux dans tout le royaume. Leur rappel donne une idée de l'activité de l'ingénieur et architecte dont la compétence et l'esprit méthodique en faisaient l'auxiliaire idéal de l'administration royale. À ce titre, l'exemple du pont neuf de Toulouse met parfaitement en évidence le soin que Jacques Le Mercier apporta, non seulement à l'élaboration du projet, mais aussi à son exécution, en étant présent sur le chantier aux moments décisifs, comme en témoignent ses trois longs séjours toulousains.

Par une étrange ironie du sort, le nom de l'architecte, qui fut pourtant maintes fois consigné dans les archives de la Commission de l'œuvre y demeura injustement oublié jusqu'à la dernière décennie du XIX^e siècle (98). C'était donc un devoir de mémoire, en retraçant son histoire, de rappeler comment la construction du pont neuf de Toulouse fut le premier grand ouvrage de Jacques Le Mercier.

*
* *

ANNEXE

Devis de Jacques Le Mercier approuvé par le Conseil du Roi, le 30 septembre 1614

(A.M. Toulouse, DD 203)

Devis de la massonnerie, pavez et chaussée qu'il convient faire, suivant les desseins du Roy, pour parfaire le Pont de pierre de taille, meslée de brique sur la Rivière de Garonne à Tolose, auquel sont faictes et eslevées six pilles de quatre à cinq pieds au dessus de la superficie de l'eau ordinaire, et de la longueur de dix neuf toises un pied l'une et l'autre poincte, comprinses sur la largeur de trois toises cinq pieds la moindre, et six toises la plus grande. Les deux testes ou culées sont faictes, sinon l'accroissement qu'il faut à celle vers S. Subran. Les sept arcs ont d'espaces six toises cinq pieds la moindre, et seze toises et demie la plus grande. Le tout contenant cent douze toises un pied depuis l'une jusques à l'autre teste du Pont, à quoy faut continuer, retrancher et adjoindre ainsi que s'ensuit,

94. F. de DARTEIN, *op. cit.*, p. 146-149, donne les références aux ponts romains (ponts Fabricius et Saint-Ange pour les becs superposés, les ponts Fabricius et Milvius pour les ouïes), et note la « corniche de type classique »; pour J. MESQUI, *op. cit.*, p. 213: « ses relations avec l'antiquité sont évidentes, avec en particulier, la présence des pilastres surmontant les becs des piles... inspirée du pont Saint-Ange de Rome ». Sur le « pont Sisto », cf. Joël LE GALL, *Le Tibre, fleuve de Rome dans l'Antiquité*, 1953, p. 295: « le pont Sisto actuel a été construit par le pape Sixte IV de 1473 à 1477 en utilisant les ruines d'un pont antique dont les piles subsistaient encore, mais dont les arches s'étaient effondrées » (*pons Valentiniani*). Il fit l'objet de travaux en 1878.

95. L. HAUTECOEUR, *op. cit.*, p. 49. Le Mercier fut aussi consulté pour l'Hôtel de Ville de Lyon.

96. A.C. Rouen, A 24, A.N., E 72 b (17 août 1622), et J. MESQUI, *op. cit.*, p. 131-133.

97. A.N. E 74 a (11 mars 1623), Vienne; E 74 b (11 avril 1623), Valence; E 74 a (30 mars 1623), Calais.

98. E. ROSCHACH, *Inventaire des archives Communales antérieures à 1790*, Toulouse, 1891, p. 256, qui a fait connaître le contrat du 31 mars 1615 pour la construction du pont, selon les articles de Jacques Le Mercier.

Premièrement, ledit Pont sera continué sur le milieu des piles qui sont faites, mais réduit à dix toises de largeur, toutes espaisseurs comprises, sinon vers la ville, que du milieu du premier arc jusques à la teste en ligne courbe autour creuse, s'eslargira de quatre toises. Le grand arc fera la sommité dudit Pont de la hauteur de sept toises trois pieds & demy depuis ladite superficie jusques & compris huit pieds pour la grosseur dudit arc & du pavé qui donnera trois pouces de pentes sur chascune toise vers le faux bourg, & deux pouces vers la ville.

Item, il faut accroistre sur vif fonds, & faire de la teste du Pont vers saint Subran une pile de six toises de large sur dix-sept toises & demy de longueur, pour y eslever au dessus deux pavillons & la porte dudit Pont entre-deux, & le reste de la dicte teste sur ce qui est planté au dessus dudit Pont, & au dessous jusques à la grange sera eslevé au dessus de la dite superficie ordinaire de neuf pieds sans le garde-foulx, & fait de pierre et brique, massonné de chaux & sable comme il est commencé.

Item, à la première pile vers ladite teste & de mesmes à toutes les autres sera osté du dessus de la maçonnerie ce qui se trouvera gasté & trop eslevé pour donner commencement aux arcs, & réduire la longueur des corps des piles à dix toises compris l'embrasement desdicts arcs vers amont l'eau, les pointes d'un & d'autre costé dudit Pont seront de quartier de pierre de cinq à huit pieds de grosseur faites à angle droit, massonnées de chaux & sable, & eslevées de sept à neuf pieds de la dicte superficie jusques à leurs couvertures qui sera aussi de pierre par assise, & un pied au dessus ladite superficie la surlongueur des piles sera aussi couverte de pierre de taille, et de mesme massonné & lié, ensemble de bons harpons de fer coulés à plomb où il sera monstre.

Item, les sept arcs auront commencement en sorte que les quatre vers la ville seront surbaissez d'un sixiesme de leur plain cintre, leurs faces & dessous seront de pierre de taille de cinq pieds de longueur sans leurs liaisons, aux clefs seront de cartouches pour armes jusques dedans la corniche, le tout sera fait de quartiers de pierre comme desusdit, & de mesmes seront lesdites ambrasseures, & à chacun arc sera fait cinq arceaux aussi de pierre de taille, & le reste sera remply de brique, & le tout massonné de chaux & sable.

Item, au dessus des dictes pointes au lieu des reins desdicts arcs sera fait les allèges en forme ronde à travers la longueur desdites piles de douze à seize pieds & demy de diamètre contenus en la gueulle de certains masques de pierre à la face de l'un & l'autre costé dudit Pont auront la saillie qu'il sera advisé, & en la longueur desdites ouvertures sera en leur pourtour cinq chaisnes de pierre de taille, & le reste desdicts aynes sera fait & remply de brique, massonné de chaux & sable jusques à l'egal du doz au dessus desdicts arcs.

Item, au dessus desdicts arcs sera fait de l'un & l'autre costé, et de l'un(e) à l'autre teste dudit Pont, la courniche avec les retours au droit desdictes masques aura deux pieds & demy de saillie sur cinq pieds de haut, compris deux pieds de frise au dessous qui sortira d'un pouce la brique, & de mesmes la face desdicts arcs, & au dessus seront faits avec les retours les murs de cinq pieds & demy de haut, & d'un pied & demy d'espaisseur servant de parapet audit Pont, avec embasement & plintes, & le tout fait de quartiers de pierre comme desusdit, taillée suivant les desseins qu'il sera advisé.

Item, à la dite teste vers saint Subran, sera eslevé massif de brique & pierre en tallus & par assizes rustique jusques à la hauteur dudit Pont, le pied d'un portail entre deux pavillons qui seront en ceste hauteur réduits chascune à vingt-six pieds de diamètre sur trente pieds de hauteur, garnis de basses plintes, encoigneures, oz rustics, frizes & corniches de pierre de taille, & au dessus la balustrade aussi de pierre, à cause des terrasses dont sortira en dôme & de pierre le noyau de l'escalier à marches de pierre sur voûtes de brique, & entre l'un & l'autre pavillon & de leur hauteur sera fait de pierre de taille le grand portail de quinze pieds de large entre deux poternes, & derrière seront les arreures voulcières faisant douze pieds de toutes espaisseurs, & le tout sera d'ordre dorique rustique suivant les desseins.

Item, sera fait la chaussée ou dessente vers saint Subran d'environ soixante cinq toises de longueur sur sept toises de largeur séparée dudit Pont par un arc surbaissé qui aura cinq toises de longueur & largeur pour communication du quay. Et pour y descendre de ladite chaussée sera fait à l'un & à l'autre costé les degrez à courdon de pierre, & les palliers pavez de cailloux en quantité & qualité que les chevaux y puissent monter & descendre. Pour ce faire sera planté sur vifs fonds & eslevé de pierre & brique les murs de six pieds d'espaisseur, massonné(s) de chaux & sable. Et de mesme espaisseur sera fondée & eslevée à ladite chaussée des murs d'un & d'autre costé, & au travers d'iceux le vuide de mesme largeur sera rempli de cailloux & sable. Sera à ladite chaussée persé deux arcs de chacun quatre toises de large, sera leurs faces & arceaux de pierre. De mesme sera ledit arc du Quay, mais la face rustique, & sera fait sur ledit arc chaussées, dessentes & quays, les garde-foulx de deux pieds sur un pied & demy d'espaisseur de pierre de taille et grand(s) quartiers.

Item, audit Pont sur l'un et l'autre costé de la longueur d'iceluy, sera eslevé compris le pavé de deux pieds plus que la corniche les levées pour les gens de pied de treze pieds & demy de large, dedans lesquels se pourra conduire par tuyaux à la ville les sources de longtemps proposées, seront faites de maçonnerie comme des susdictes, les faces d'icelles seront de pierre de taille, garnies de bornes où il sera besoing, & mesmes sera fait de pierre de taille à l'un & l'autre bout desdites levées pour y monter, les marches tant droites que courbes suivant les desseins.

Item, pour les pavez sur la longueur dudict Pont, & au milieu d'iceluy en la largeur de cinq toises sera pavé de cailloux posé en sable sur couroy, aura sur ladicte longueur les revers au milieu avec pente raisonnable. Et de mesmes seront les revers aux susdictes levées, & aussi à la chaussée vers S. Subran sera pavé sans conroy au dessous, & pour l'entrée dudict Pont à la Ville sera pavée comme dessus dict, jusques & compris la première rue, & de quatorze toises de large, aura ses revers & esgouts au meilleur qu'il sera advisé.

Item, sera de bon bois bien & duement fait la charpente des Cintres desdicts arcs, et planté les estaiges & deffences où il sera besoin. Tous lesdicts ouvrages seront faicts en fournissant par l'entrepreneur de tous bons matériaux, comme grands quartiers de pierre de taille, brique bien cuitte, mortié de bonne chaux, un tiers & le reste de sable de rivière, & bon ciment où il sera besoin, barres & harpons de gros fer, collées à plomb, gros cailloux pour les pavez, & bon conroy ; Et aussi de bon bois pour les cintres & deffences, fournir aussi dechaffaudages, machines, charrois & peines d'ouvriers à ce nécessaires, pour parfaire suivant ce dessus dict, au rapport d'experts, & suivant les desseins veus & résolus au Conseil du Roy, qui on esté faicts, & le présent devis par nous soubz signé Architecte du Roy, (Le) Mercier. Le présent Devis a esté veu & arrêté au Conseil d'Estat du Roy, tenu à Paris le dernier jour de Septembre mil six cens quatorze. FAYET signé.