

DRAC NOUVELLE-AQUITAINE
CRMH – site de POITIERS

MONUMENTS HISTORIQUES EN TRAVAUX



VIENNE (86) – CHÂTELLERAULT

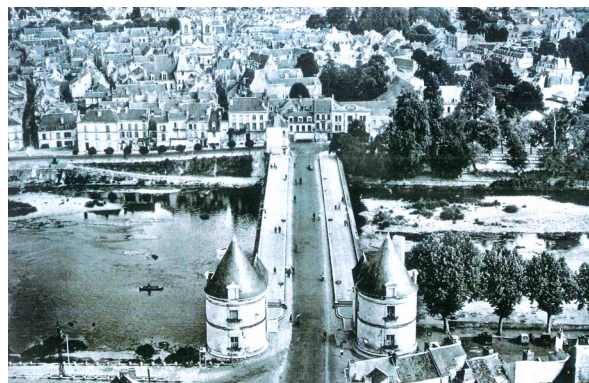
PONT HENRI IV

Classement au titre des monuments historiques le 15 novembre 1913

**RESTAURATION DE L'ÉTANCHÉITÉ DU TABLIER
ET DE TROIS PIÈCES SOUTERRAINES**

Le pont Henri IV, franchissant la Vienne, est livré en 1609 après quarante ans de travaux placés sous la direction successive de quatre architectes dont les derniers issus de la célèbre lignée des architectes de la renaissance Du Cerceau. Ce pont à neuf arches possède la particularité d'être flanqué de tours rondes sur sa rive gauche.

Il est propriété du Conseil départemental de la Vienne pour ce qui concerne les arches et la voirie et de la commune pour les deux tours.



Les travaux concernent la restauration générale de l'édifice en 10 tranches (une pour l'étanchéité du tablier et des salles enterrées puis une par arche) hors tours qui sont propriétés de la Ville.

La maîtrise d'œuvre a été confiée à l'agence GFTK représentée par Marie-Amélie Tek & Romain Greif Architectes DPLG - Architecte du Patrimoine – Ingénieur ETP¹.



Une étude de diagnostic réalisée en 2017 par le cabinet GFTK a évalué le coût total des travaux à 1 445 160 € TTC pour les voiries, et à 7 522 035,44 € TTC pour la restauration des maçonneries du pont.

Préalablement au démarrage des travaux, le pont a fait l'objet en 2021 d'un diagnostic archéologique.

La Direction régionale des affaires culturelles de Nouvelle-Aquitaine a subventionné la première phase de travaux – Restauration du tablier et des pièces enterrées à 25 % en 2019.

En 2021, une étude de diagnostic pour la restauration des tours nord et sud a été commandée par la ville à l'agence d'architecte du patrimoine MB-AP² pour un montant de 27 426 € subventionné à 50 % par la Direction régionale des affaires culturelles de Nouvelle-Aquitaine.

Une souscription est ouverte sur le site de la Fondation du patrimoine³.



1 Voir <http://www.gftk.fr/>

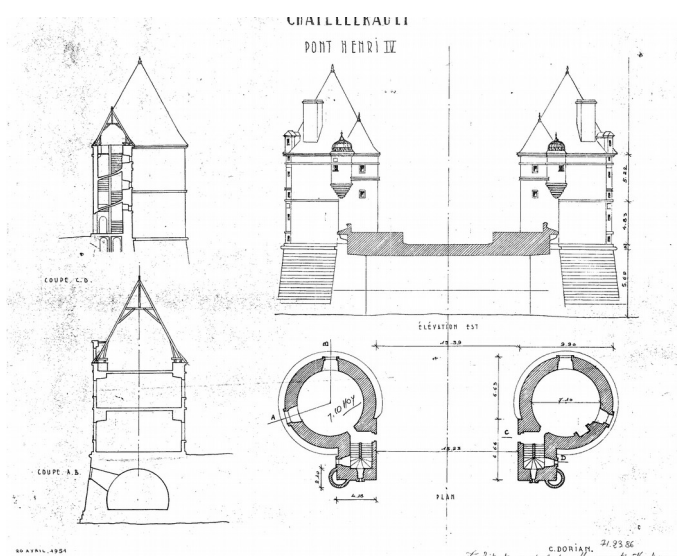
Le chantier fait l'objet d'un suivi au titre du contrôle scientifique et technique par les différents services patrimoniaux de la DRAC de Nouvelle-Aquitaine :

- Conservation régionale des monuments historiques – site de Poitiers,
- Unité départementale de l'architecture et du patrimoine de la Vienne.

Histoire :

Vers 1065, une première mention de l'existence d'un pont à Châtellerault est attestée dans les archives. Il est de nouveau mentionné dans un document daté de 1120.

« La construction de ce premier pont serait liée à la valorisation d'un guet à cet endroit de la Vienne par le comte Airaud ou l'un de ses descendants. L'aspect de ce premier pont est encore mal connu. Certains auteurs supposent l'existence d'un premier pont en bois reconstruit en pierre dans la seconde moitié du XII^e siècle au moment de l'édification par le comte Hugues de la Rochefoucaud d'un nouveau château et d'une chapelle sur la rive gauche de la Vienne marquant la fondation de Châteauneuf. Il faut toutefois admettre qu'aucune archive ni aucune investigation archéologique n'est venue confirmer, ou infirmer, ce qui reste encore des suppositions. Le seul élément connu serait donc la localisation de ce premier pont dont les piles légèrement en aval du pont Henri IV entre le débouché sur la Vienne de la rue des Moulins et la Grande Rue de Châteauneuf [...] »⁴.



2 Voir <http://mb-ap.fr/>

3 Voir <https://www.fondation-patrimoine.org/les-projets/pont-henri-iv-de-chatellerault>

4 GFTK, Marie-Amélie Tek & Romain Greif, Étude préalable à la restauration du pont Henri IV de Châtellerault – RD 725, 2017

Dès le mois de février 1564, deux architectes sont envoyés sur place pour déterminer l'emplacement du nouveau pont et faire le choix des matériaux de construction [...].

La décision de la nouvelle localisation du pont est validée par l'assemblée des habitants de la ville le 22 décembre et le 25 les architectes présentent leur devis et leur rapport accompagnés de dessins et de plans réalisés par Antoine Moreau, qualifié de peintre du roi. [...]

Le choix des matériaux est fait dans le début de l'année suivante.

Les pierres proviendront de la forêt de Moulières dans la paroisse de Bonneuil-Matours pour la construction des piles. [...]

Le marché est attribué le 14 avril 1565 à un certain Jacques Raymond, entrepreneur. Cette première étape de collecte des matériaux ne concerne que l'achat des pierres dures nécessaires aux parties immergées du pont. [...]

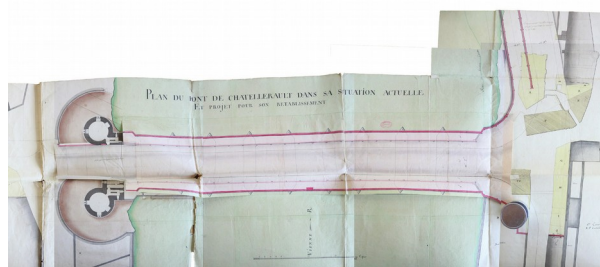
Il semble que les travaux commencent rapidement. En effet, le 10 juillet 1565 l'architecte Gaschon Belle est demandé à Châtellerault. [...] Douze ans plus tard, une lettre patente d'Henri III signée à Paris le 20 mars 1576 confirme que les travaux ont bien commencé [...]

Une première étape est franchie qui correspond probablement à la construction des culées. Il est désormais question des fondations des piles pour lesquelles il est nécessaire de poursuivre la collecte de matériaux. Une lettre d'Henri III du 21 mars 1575 enregistrée par la chambre des comptes de Paris va dans ce sens [...]

L'architecte Robert Blondin dirige donc le chantier du pont de Châtellerault entre 1575 et 1594, année de sa mort.

Il serait donc responsable de la construction des piles et de leur fondation ainsi que d'une grande partie des arches puisqu'il ne reste plus qu'à en élever quatre en 1594. [...]

Jean Mesqui a attribué la conception des arches de Châtellerault à Robert Blondin, Charles Androuet du Cerceau n'y ayant joué qu'un rôle secondaire de poursuite de travaux commencés sur un projet préalablement arbitré.



[...] La construction de maisons sur le nouveau pont de Châtellerauld est toujours d'actualité en 1595.

Malgré les réticences des trésoriers de France à la nomination d'un nouvel architecte, Charles Androuet du Cerceau obtient la direction des travaux en octobre 1594. Il conserve cette place jusqu'à sa mort en 1606 [...].

Entre 1594 et 1605, Charles Androuet du Cerceau aurait donc fait construire les quatre arches manquantes, dont une première entre 1594 et 1602 et trois autres entre 1602 et 1605, et terminé l'ensemble de l'ouvrage pour le rendre praticable. La brièveté du délai de cette dernière période, quatre ans, pourrait s'expliquer par le retour à la paix et surtout par les efforts de Maximilien de Béthune duc de Sully nommé à la charge de grand voyer de France par Henri IV en 1599. Les travaux se prolongent donc à partir de 1606 avec l'aménagement du portail du pont du côté du faubourg de Châteauneuf, année d'un passage d'Henri IV dans la ville. Les travaux sont réalisés sous la direction d'Androuet du Cerceau jusqu'en 1611, date de la fin de la construction de l'ensemble du pont [...] »⁵.

Depuis les transformations radicales du XIXe siècle, nous savons que le Pont Henri IV et ses abords n'ont fait l'objet que d'aménagements mineurs visant surtout à faciliter l'accès aux trottoirs (rampes) et orner le tablier d'un nouvel éclairage public et de jardinières (2017). L'ouvrage d'art, les tours et les abords demeurent tels qu'ils sont présentés sur les nombreuses cartes postales du début du XXe siècle.

Architecture :

Le pont Henri IV actuel présente des dispositions héritées du programme architectural, qui n'est que partiellement advenu. Ainsi s'explique la largeur considérable des trottoirs, conçus pour accueillir des maisons sur toute la longueur du tablier.

5 GFTK, Marie-Amélie Tek & Romain Greif, op. cit.



De grands emmarchements et des rampes sont aménagés aux abouts sur les côtés en amont et en aval. Des pierres de soutènement témoignent de la différence de niveau entre la chaussée et le trottoir.

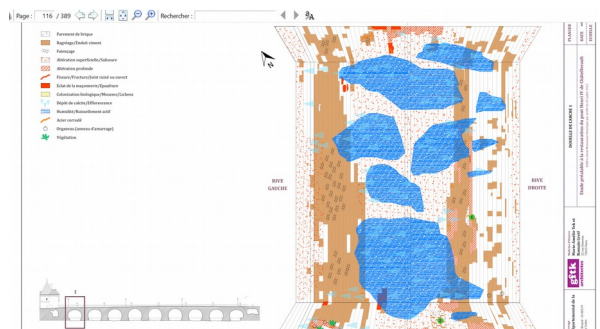
En rive droite et rive gauche, des pièces souterraines révèlent le bâti autrefois présent en élévation, désormais disparu en dehors des deux tours de la rive gauche lors des agrandissements du passage utile effectués au cours de son histoire.

Désordres, pathologies et projet de restauration :

Lors de l'étude préalable menée en 2017 par GFTK Architectes mandataires, des inspections détaillées ont mentionné l'existence de nombreux désordres pouvant représenter à terme une menace pour la stabilité et l'intégrité des structures. La réfection des chaussées et de l'étanchéité doit être engagée avant la restauration des arches.

Les problèmes d'entrée d'humidité affectent particulièrement les voûtes, touchées par la pénétration des sels de déverglaçage de la route. Les piles sont ainsi moins atteintes par ces désordres. La réfection totale de l'étanchéité de la bande roulante, des trottoirs et de leur interface avec le mur de soutènement matérialisé par les pierres levées, est donc au coeur de la première phase de restauration. La chaussée sera entièrement déconstruite, afin de mettre en place une couche support en béton, une étanchéité bitumineuse, la couche de forme et la chaussée neuve.

Les trottoirs seront en pavés sur lit de sable, à l'exception des abouts de rive exécutés en béton sablé teinté et pavés de grès sciés. Afin de s'harmoniser, mais pour correspondre avec la classe de trafic de l'ouvrage, la chaussée est envisagée en enrobé clair grenailé (sous réserve des études de bon vieillissement liées à la circulation et giration de poids-lourds).



Les maçonneries des pavillons des tours en liaison avec la chaussée seront restaurées sur une hauteur de deux mètres environ pour assurer la continuité.

En rive droite, trois pièces voûtées enterrées de belle facture stéréotomique sont conservées alors que le bâti en surface est totalement détruit. Deux sont accessibles, la dernière étant comblée par un remblai récent. Deux cages d'escalier ont été mises en évidence par les campagnes de sondage et confirment une composition symétrique.

L'absence de ventilation naturelle induit une très forte charge en humidité des maçonneries, qui recèlent des traces archéologiques intéressantes, comme les graffitis qui font l'objet d'un relevé dans le cadre d'un suivi archéologique mené par l'opérateur archéologique Eveha⁶. L'état général est peu satisfaisant. Les maçonneries ont été régulièrement et fortement dégradées par les passages des réseaux concessionnaires, qu'il s'agit d'identifier et de repositionner dans les reins de voûtes ou à des emplacements plus propices n'engageant pas un percement des maçonneries et permettant néanmoins la communication entre les deux parties de la ville.

À cette fin, il est prévu l'installation de nouveaux caniveaux techniques concessionnaires. La restauration des pièces enterrées vise à supprimer le risque d'effondrement en régénérant les maçonneries par des injections et en bouchonnant les lacunes au mortier de chaux. Afin de garantir de meilleures conditions de conservation des maçonneries enterrées, le projet prévoit la réouverture des soupiraux, notamment celui donnant sur le quai Napoléon, pour ventiler les pièces.

Afin de simplifier les visites de surveillance de l'ouvrage des volumes souterrains, l'échelle d'accès sera changée et un éclairage technique installé.



6 Voir : <https://www.eveha.fr/>

Le projet prend le parti de conforter le dernier état connu et documenté du pont, hérité des modifications apportées au cours du XIXe siècle, à savoir les trottoirs pavés séparés de la chaussée par des pierres levées formant mur de soutènement et terminés en tête de pont par de grands emmarchements et un éclairage limité aux candélabres, afin de mettre en valeur la sobriété générale de la composition.



Leur nombre passe de quatre à sept par côté et comprend l'ajout d'un modèle en applique sur les pavillons des tours afin de répondre aux normes de luminosité au sol. Les luminaires installés s'inscriront dans la continuité du mobilier urbain mis en place par la ville sur les berges de la Vienne, dans la cadre de l'opération de requalification.



L'autorisation de travaux a été accordée le 13 novembre 2019. Les travaux s'effectueront en deux phases afin de conserver une file de circulation des véhicules en sens unique ou alterné et un passage des piétons sur un trottoir. La durée du chantier est estimée à 11 mois.

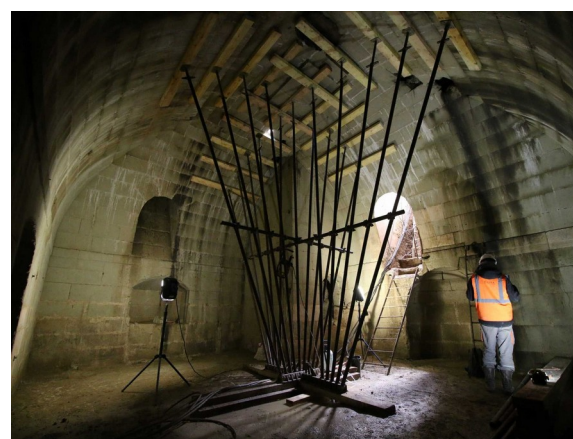
L'archéologie :

Le chantier de restauration du tablier et des pièces enterrées fait l'objet d'une prescription du Service régional de l'archéologie sur les 920m² de l'emprise des travaux. L'opérateur archéologique agréé Eveha a été retenu pour effectuer un suivi archéologique des travaux notamment dans les zones dégagées des remblais, enregistrer l'état des maçonneries mises au jour, les relever et réaliser une photogrammétrie.



Il s'agit en effet de documenter l'ensemble des vestiges des maçonneries révélées pendant les travaux pour mieux comprendre les dispositions historiques du pont : anciens accès, escaliers, murs, etc.

Le relevé des graffitis fait l'objet d'une attention particulière, ils sont les témoins de l'occupation des lieux et documentent parfois des usages.



Dans le cadre du suivi archéologique des prélèvements de mortiers sont réalisés pour documenter les techniques de construction.

Le suivi archéologique fait l'objet de rapports d'avancements réguliers et d'un contrôle scientifique et technique par le Service régional de l'archéologie Nouvelle-Aquitaine – site de Poitiers.



Les subventions apportées par la DRAC :

2021	Restauration générale	Etude de diagnostic des tours du pont, tranche (1/1)	27 426,00 €	13 713,00 €
2019	Restauration générale	Restauration du tablier et des pièces enterrées - Tranche 1/10	1 188 823,00 €	297 205,75 €
2018	Restauration générale	Maitrise d'oeuvre, tranche 2	124 500,00 €	24 900,00 €
2017	Restauration générale	Etude préalable à la restauration, tranche 1	44 770,00 €	15 669,50 €

Les intervenants par corps d'état :

MAÎTRISE D'ŒUVRE – ARCHITECTE
GFTK, Marie-Amélie Tek & Romain Greif

Architectes DPLG
Architecte du Patrimoine
Ingénieur ETP
22, rue Emeriau
75015 Paris

Opérateur en archéologie
EVEHA
Route de Larnay
La Tardiverie
86580 Biard

Lot n°1 – Voirie - Étanchéité
Entreprise COLAS
ZI DE LARNAY
22 Avenue Marcel Dassault
86580 Biard



Sous-traitant lot n°1
VEYER pour l'étanchéité
Z.I. Malakoff – Averdon
B.P. 21031
41010 Blois Cedex

Lot n°2 – Maçonnerie – Pierre de taille
SOPOREN
39, route de Poitiers
86240 Fontaine-Le-Comte

Sources, bibliographie indicative :

Autorisation de travaux n° AC 086 066
19 00002, travaux de voirie et mise en
œuvre d'une étanchéité sur le pont,
accord délivré le 13/11/2019

GFTK, Marie-Amélie Tek & Romain
Greif, *Étude préalable à la restauration
du pont Henri IV de Châtellerault – RD
725*, 2017

MESQUI, Jean, *Chemins et ponts : lien
entre les hommes*, Paris, Rempart, 1994

MESQUI, Jean, *Le pont en France avant le
temps des ingénieurs*, Paris, Picard,
1986

MESQUI, Jean, *Le pont neuf de Toulouse
sur la Garonne*, extrait du Congrès
toulousain et Comminges, Paris, 2002

MESQUI, Jean, *Les ponts de France,
rêves de pierre et d'eau*, Aix-en-
Provence, Édisud, 2010

MESQUI, Jean, *Les vieux ponts*, Paris,
Arthaud, 1998

MESQUI, Jean, *Répertoire des ponts
routiers antérieurs à 1750*, Paris, Service
d'études sur les transports, les routes et
leurs aménagements, 1989, 2 vol.

Valorisation :

■ Visites :

Des visites sont organisées dans le
cadre de la Ville d'Art et d'Histoire, pour



plus de renseignements voir le lien :

<https://www.grand-chatellerault.fr/culture/patrimoine/pays-d-art-et-d-histoire>

Coordonnées :

Service Pays d'art et d'histoire de Grand Châtellerault

14 rue Sully

86100 Châtellerault

téléphone : 05 49 23 70 15

courriel : patrimoine@grand-chatellerault.fr

Pour joindre la Conservation des Monuments historiques – site de Poitiers

Hôtel de Rochefort

102 Grand'Rue

CS 20553

86020 POITIERS Cedex

Téléphone 05 49 36 30 10

<http://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Nouvelle-Aquitaine>

Photos : CRMH – site de Poitiers, Archives départementales de la Vienne, Fondation du Patrimoine, Châtellerault – archives municipales, Ville et Pays d'art et d'histoire de Châtellerault, GFTK, Marie-Amélie Tek & Romain Greif

Rédaction : Manuel Lalanne, Agathe Bordeau, Christophe Bourel le Guilloux

Version novembre 2022