

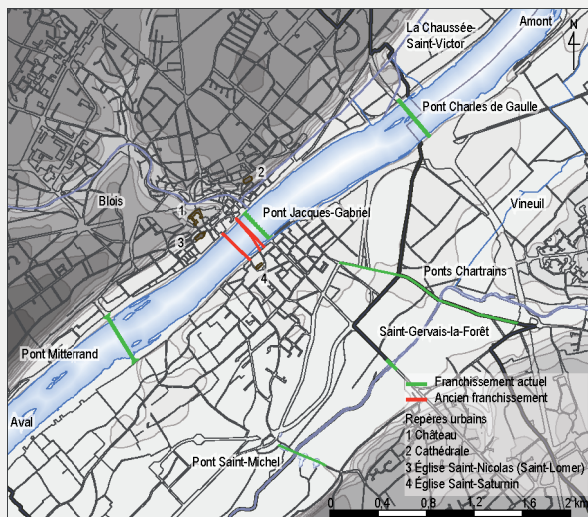


Archéologie en région Centre-Val de Loire

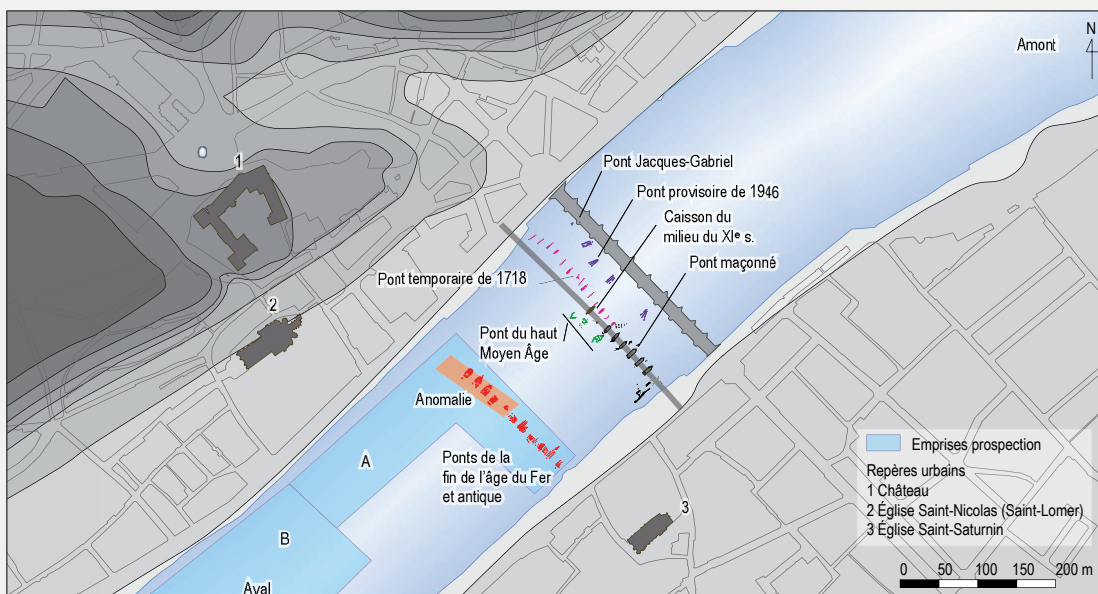
**Franchir la Loire à Blois (Loir-et-Cher)
de l'Antiquité à nos jours**

Introduction

Les recherches archéologiques conduites dans le val de Blois ont mis en lumière un territoire occupé sans interruption depuis au moins le III^e siècle av. J.-C. (âge du Fer). Cet espace se démarque par l'implantation de nombreux axes et carrefours de communication fonctionnant en étroite connexion avec la Loire. La possibilité de franchir ce fleuve, par le biais de gués ou ponts, pourrait avoir été à l'origine de la fixation de l'habitat en favorisant l'émergence du phénomène urbain dans le val. Ainsi, Blois, dont la création remonte à la fin du 1^{er} siècle av. J.-C. ou au tout début du 1^{er} siècle ap. J.-C., se développe de part et d'autre de cet important point de rencontre qu'est la Loire (ill. 1). Cette configuration lui confère une place spécifique, et par nature singulière, dans le réseau urbain local et régional (ill. 2). Franchir le fleuve à Blois constitue donc des enjeux stratégiques, économiques et politiques qui dépassent bien souvent les seuls intérêts locaux.



1 /// Plan des ouvrages de franchissement. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)



2 /// Franchir la Loire à Blois. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

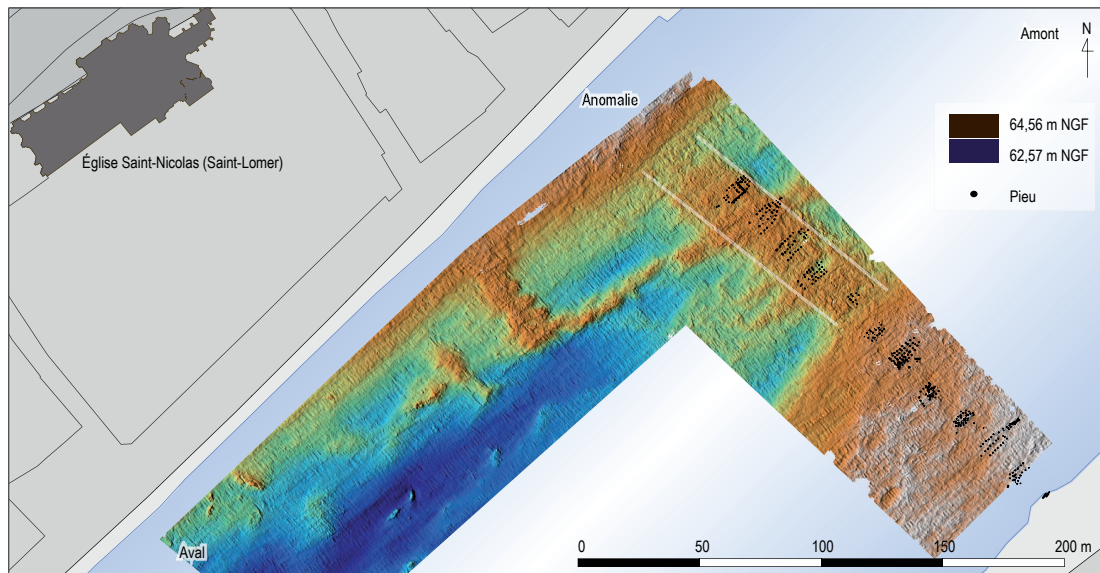


3 // La Loire vue vers le sud-ouest depuis le pont moderne Jacques-Gabriel ; au premier plan à gauche, les vestiges du pont provisoire en usage entre 1945 et 1948, au centre, les piles dérasées du pont de pierre médiéval détruit en 1716, au fond, le pont antique se signale par une ligne plus sombre. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Notre connaissance des ouvrages de franchissement aménagés sur la Loire à Blois est le fruit de travaux archéologiques menés dans le lit du fleuve depuis 2013 dans le cadre d'un projet collectif de recherche. Nous savons aujourd'hui qu'il existait au moins quatre points de franchissements pour traverser la Loire : d'aval en amont, ponts gaulois et antique, pont du haut Moyen Âge, ponts du milieu du XI^e siècle et du XIII^e siècle et pont du XVIII^e siècle en usage aujourd'hui (Aubourg et al. 2021). D'autres charpentes ont également été découvertes ou redécouvertes, comme celles des ponts provisoires mis en œuvre lorsque les passages étaient rompus. Quant à la présence d'un véritable gué au niveau du pont antique et utilisé à des périodes plus anciennes, la question reste ouverte, et dans l'état actuel des recherches, rien ne permet d'évoquer de façon certaine le franchissement de la Loire à pied avant l'âge du Fer.

Les prospections archéologiques constituent un important volet du projet collectif de recherche qui a comme objectif d'étudier la ville de Blois sur la longue durée. Elles ont permis de réunir une somme de données considérables sur les ponts. Ces derniers se succédèrent durant 2 000 ans en plein cœur de la ville (*ill. 2 et 3*). Une centaine d'échantillons de bois a été prélevée pour déterminer leur essence, leur mode de débitage, leur âge et éventuellement le milieu forestier dont ils sont issus. L'étude comprend aussi la datation de ces bois. Deux méthodes ont été utilisées : la dendrochronologie (estimation de la date d'abattage des bois à partir de l'analyse des cernes de croissance) et le carbone 14 (estimation de la date probable de mort des bois par le calcul du rapport du carbone 14 radioactif sur le carbone total).

Une anomalie au fond du fleuve



4 /// L'encadré matérialise l'anomalie topographique qui se superpose partiellement aux vestiges du pont antique. © Cerema et Cécile Helleringer (Inrap)

Une anomalie est visible sur l'image issue de la prospection **bathymétrique** acquise par le Cerema de Blois qui restitue le relief du fond du fleuve (ill. 4). Large d'une trentaine de mètres pour une hauteur de 0,45 m, ce bombement est constitué de blocs et de graves grossières. Ces vestiges sont bien d'origine anthropique. S'agit-il de matériaux disposés intentionnellement constituant un gué aménagé ? Ou bien ces matériaux se sont-ils accumulés accidentellement sous l'effet de l'érosion d'un aménagement connexe, comme le franchissement antique, puisque les deux tracés se confondent quasiment ? En plan, ce relief apparaît légèrement de biais par rapport à l'axe actuel du fleuve. C'est bien lui qui se devine sur les vues aériennes (ill. 5).



5 /// La Loire vue vers l'est. Au-devant des vestiges du pont médiéval (1), une large bande plus sombre correspond au bombement (2).

© Didier Josset (Inrap)

Aux origines de la ville : un pont gaulois



6 /// Les vestiges des ponts antiques vus vers le nord-ouest.

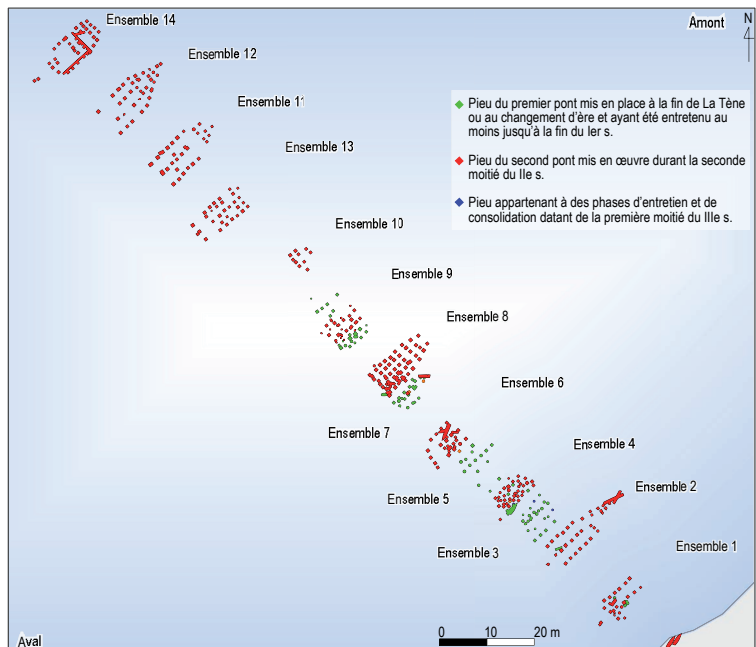
© Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Plusieurs pôles d'occupation sont répartis sur les deux rives dès le III^e siècle avant notre ère. Alors que certains perdurent jusqu'au I^{er} siècle av. J.-C., un important changement intervient dans le même temps avec le déplacement des populations et des activités, plus en amont, dans des secteurs dorénavant situés en vis-à-vis, sur chaque rive du fleuve, à l'emplacement même de la future agglomération antique.

Un pont, encore aujourd'hui mal connu, relie ces deux pôles. Il est édifié à la fin de La Tène finale (deuxième moitié du I^{er} siècle av. J.-C.) ou au changement d'ère. Il semble avoir été en usage au cours du I^{er} siècle ap. J.-C. Il s'agit donc du plus ancien ouvrage de franchissement attesté.

En rive droite, il aboutit face à l'ancienne halle Louis-XII, juste à l'est de la rue des Jacobins (ill. 6). En rive gauche, il débouche dans l'axe de la rue Munier.

Cet ouvrage serait constitué de piles rectangulaires, ou juste de plusieurs travées simples de fils de pieux (ensembles 3, 5, 7 et 9). Les plus grandes dimensions des piles sont respectivement de 9 m de longueur et de 5,5 m de largeur. Les entraxes entre piles les plus fréquents sont compris entre 16 et 17 m (ill. 7).



7 /// Relevé de 480 pièces en chêne regroupées en quatorze ensembles distincts répartis sur 170 m. Ils comprennent des pieux verticaux, époinçés, non ferrés, plantés et couchés, des madriers de fortes sections et de rares planches.

© Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Durant l'Antiquité

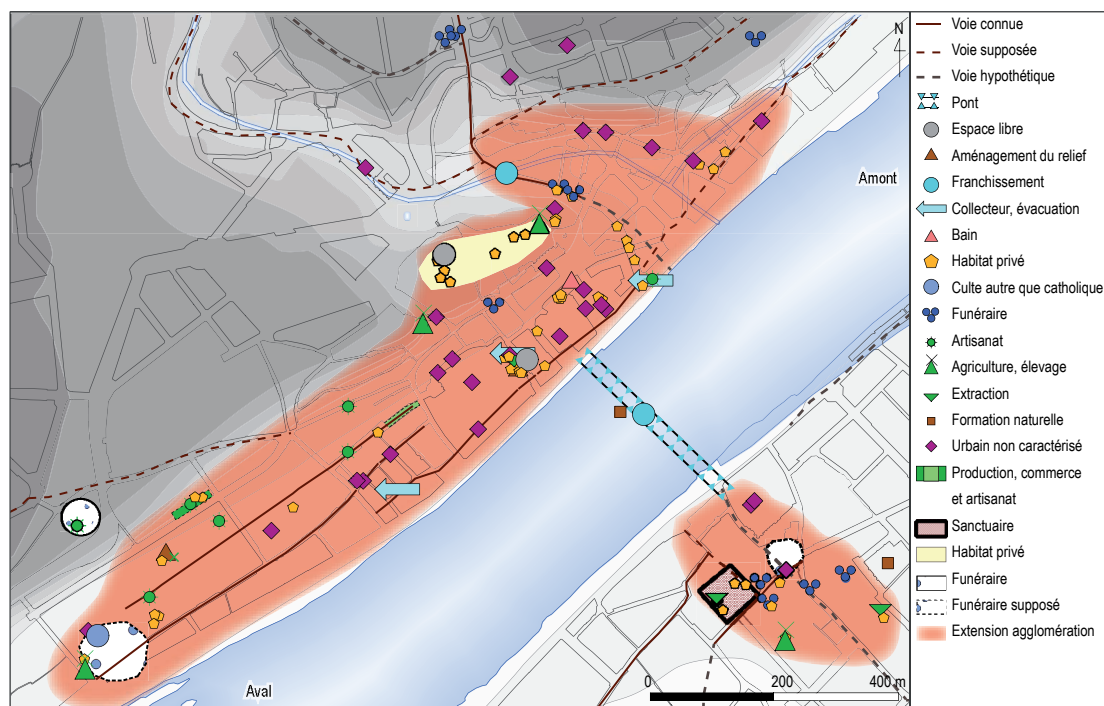
Blois est une agglomération dite secondaire, lieu de peuplement intermédiaire important au sein de la cité des Carnutes dont le chef-lieu est Chartres (*Autricum*). Elle est un relais essentiel avec les campagnes environnantes. À Blois, deux grandes voies terrestres pourraient avoir desservi la ville, une le long de la Loire, de Tours (*Caesarodunum*) à Orléans (*Cenabum*) et la seconde de Chartres (*Autricum*) à Bourges (*Avaricum*). Enfin, la Loire est également une voie fluviale et commerciale de premier ordre.

La ville, d'une superficie de près de 30 ha, se présente comme un site bipolaire avec des occupations en rives droite et gauche (*ill. 8*). Le franchissement tient une place primordiale, étant utilisé et entretenu durant tout le I^{er} s. ap. J.-C. La construction d'un nouveau pont intervient dans le courant du II^e siècle et des phases d'entretien et de consolidation sont attestées durant la première moitié du III^e siècle (*ill. 6*).

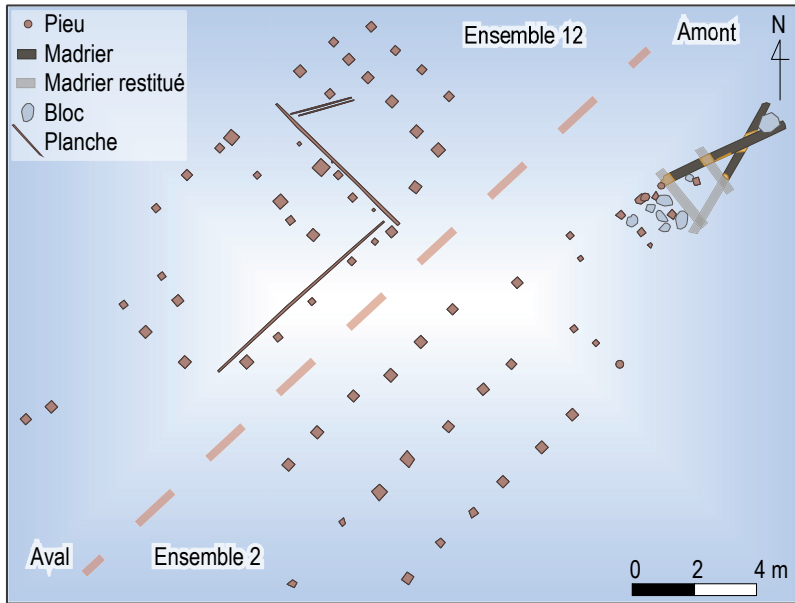
Le pont

Les vestiges se composent d'au moins onze ensembles (ensembles 1, 2, 4, 6 et de 8 à 14). Un **avant-bec** en amont est identifiable pour sept structures. Les piles ont des longueurs d'environ 16 m et leurs largeurs sont comprises entre 5,3 et 6,9 m. L'entraxe entre pile est de 15 à 17 m. La largeur du tablier peut être estimée entre 8 et 9 m.

Les études plus approfondies des piles 2 et 12 renseignent sur la complexité technique de l'ouvrage. L'ensemble 2 comprend deux madriers horizontaux placés contre l'avant-bec de la pile (*ill. 9*). Ainsi assemblés, ils avaient pour fonction de renforcer la pointe amont de l'ouvrage, la rendant plus robuste et la protégeant des forces du courant et des éléments charriés. Le second dispositif appréhendé dans l'ensemble 12 concerne quatre planches posées de chant à l'horizontale contre et entre les pieux plantés (*ill. 10*). Sa fonction n'est pas encore bien assurée.



8 /// Carte schématique de l'agglomération de Blois au Haut-Empire. Elle est principalement développée sur la rive droite, au pied du coteau, sur environ 1,5 km. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

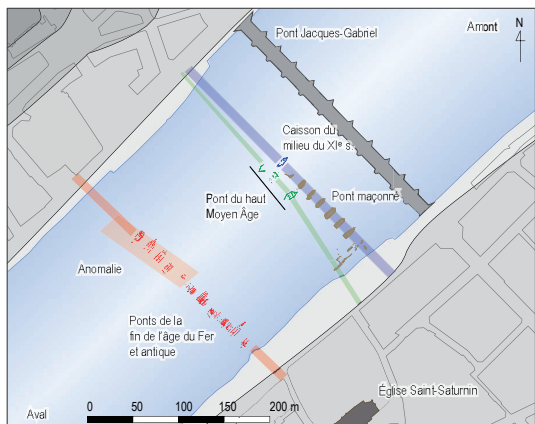


9 /// Les ensembles 2 et 12. Les bois de l'avant-bec de la pile 2 étaient emboîtés deux à deux grâce à des mortaises ajustées. D'autres encoches indiquent la présence de pièces de bois supplémentaires, mais non conservées. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)



10 /// Les madriers et pieu vus vers le nord-ouest (mire de 1 m). © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

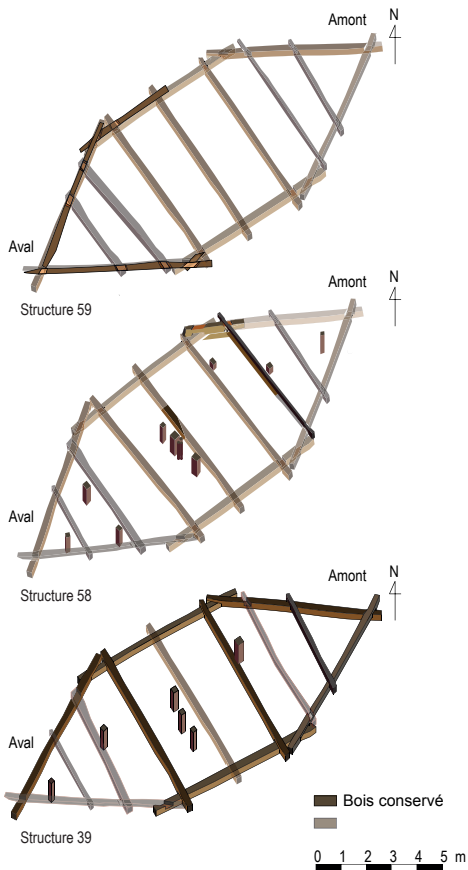
Les vestiges de trois caissons



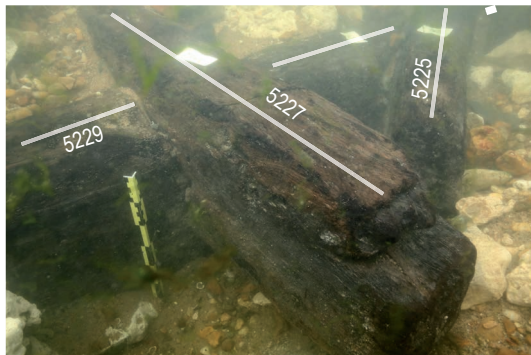
13 /// Localisation des trois caissons du haut Moyen Âge découverts en Loire. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

L'ouvrage a été découvert au milieu du fleuve en 2017 et 2019 (ill. 13). Il s'agit de trois piles à caisson formées de pièces de chêne horizontales (madriers) et verticales (pieux). Les madriers ont été façonnés dans des fûts grossièrement délignés puis assemblés à mi-bois ou **moisés** (ill. 14). Ils ont des sections très érodées, allant du rectangle à l'ovale, comprises entre 15 et 32 cm. Ils ont une grande longueur située entre 6,80 et 7,15 m. Chaque caisson est de forme hexagonale, mesurant 16,08 m dans l'axe du fleuve et 6,39 m dans la perpendiculaire (ill. 15). Ils couvrent un peu plus de 69 m². Le cadre de madriers du caisson 1 constitue le premier niveau d'une construction dont les éléments supérieurs ont disparu. Sa conception est adaptée à recevoir des blocs en pierre pour en accroître la stabilité. Des bois de section carrée sont plantés verticalement à l'intérieur de chaque pile. S'ils contribuent à maintenir en place les cadres charpentés horizontaux, leur fonction est surtout d'assurer une assise verticale et stable pour l'élévation. La largeur du tablier est évaluée à environ 6 m.

La pointe amont, de type avant-bec, sert à diviser les eaux, briser les glaces, détourner les arbres et autres objets charriés pour éviter à la charpente les chocs directs (Gautier 1765 : 23). En aval, son pendant (arrière-bec), sert à interrompre le bouillonnement des eaux et leurs cours rapides. Il aurait principalement pour fonction de contrecarrer les effets de sape à l'arrière de la structure. À partir des trois piles à caisson identifiées, plusieurs hypothèses d'orientations du tablier sont envisageables en imaginant la présence d'une île aujourd'hui disparue sur laquelle la construction aurait pris appui au milieu du fleuve.



15 /// Plan détaillé des vestiges des trois caissons © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

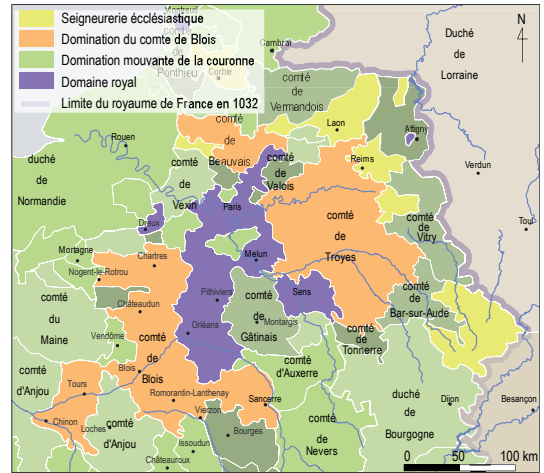


14 /// Assemblage sud-est du premier caisson (mire de 0,30 m). © Julien Dez (Inrap)

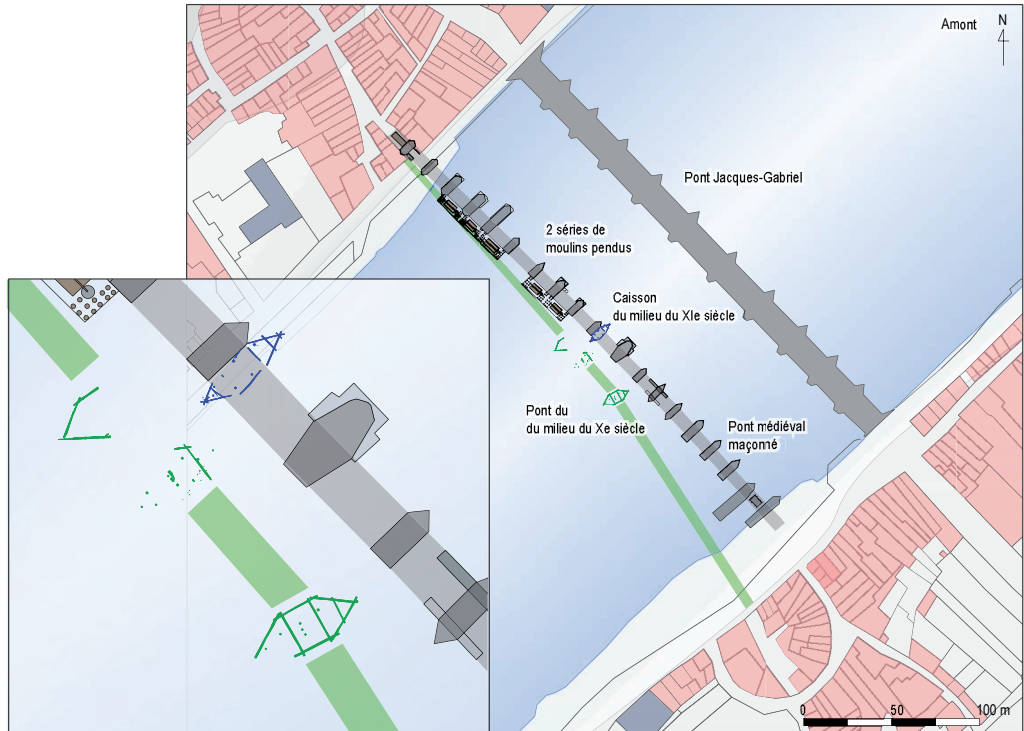
Après l'an mil :

Le franchissement édifié au XI^e siècle est implanté légèrement en amont du précédent. Sa construction intervient sous le règne comtal de Thibaut III de Blois (entre 1037 et 1089), successeur de Eudes II de Blois et petit-fils de Thibaud le Tricheur. Leurs possessions s'étendent un temps depuis la vallée du Cher jusqu'en Champagne (ill. 16). Outre le comté de Blois, elles comprennent notamment ceux de Tours, Chartres, Châteaudun et Beauvais.

Ce nouveau pont a pu être érigé après la perte de la Touraine en 1044 et en réaction à la construction du pont de Tours par Eude II de Blois en 1034-1037 (Galinié 2007). En effet, une charte datée de 1089 indique qu'Étienne II de Blois (1045-1102) confirme à l'abbaye de Pontlevoy le don effectué par son père, Thibaud III, de deux moulins situés près ou sur le pont de Blois "*duos molendinos ad pontem Ligeris*". S'agissant en fait d'une confirmation d'un don fait par son père Thibaud, on peut en conclure que le pont existe avant 1089.

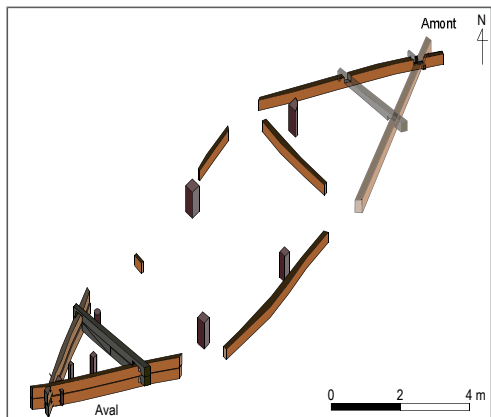


16 /// La France au début du XI^e siècle (Guyotjeannin, 2005).



17 /// Localisation du caisson du milieu du XI^e siècle découvert en Loire sur le cadastre dit napoléonien de 1810.

un nouveau pont à caissons



18 /// Axonométrie des éléments conservés du caisson (en foncé), avec en clair les madriers manquants. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Ce passage, qui sera repris par le pont médiéval maçonné (ill. 17), affirme en rive droite, l'axe et le rôle structurant majeurs de la Grand'rue qui file dans le fond de la vallée de l'Arrou et franchit le coteau pour rejoindre l'itinéraire terrestre Blois-Chartres. En rive gauche, il entérine la mise en place d'une nouvelle connexion à la trame viaire.

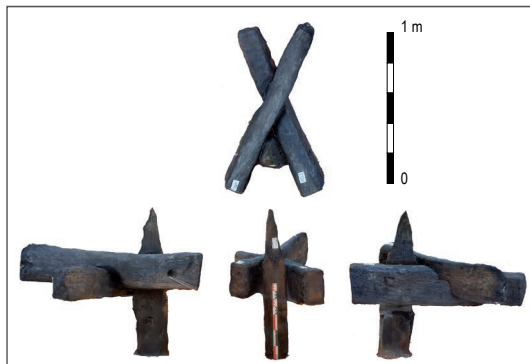
Les restes de ce pont ont été dégagés en 2018 dans l'axe de la Loire actuelle (ill. 17). Ils sont situés sous une des piles du pont de pierre médiéval dont l'édification en a détruit une partie. Il s'agit d'un caisson charpenté de plan hexagonal d'un type semblable à celui du haut Moyen Âge (ill. 18).

La construction est composée de madriers horizontaux et de pieux de chêne plantés verticalement (ill. 19). Les procédés techniques du montage de la pointe aval sont différents de ceux précédemment décrits puisqu'ils associent assemblage à mi-bois et assemblage chevillé (ill. 19 à 21). L'observation des vestiges conservés a aussi permis de reconnaître l'existence de deux cadres charpentés superposés mesurant 14,46 m de longueur (dans le sens du courant) et 4,64 m de largeur. L'ouvrage imposant a une assise de 46 m².

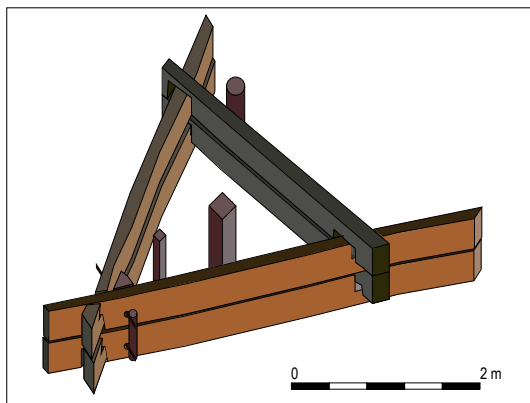
La datation de l'ouvrage repose sur l'étude dendrochronologique menée par le laboratoire Cedre de Besançon à partir de l'examen de six échantillons de bois prélevés sur des madriers et des pieux. Plusieurs mesures très précises indiquent des coupes d'arbre en automne-hiver 1052-1053 et permettent de valider la fondation d'un pont bâti au milieu du XI^e siècle.



19 /// Assemblage aval du caisson. © Julien Dez (Inrap)

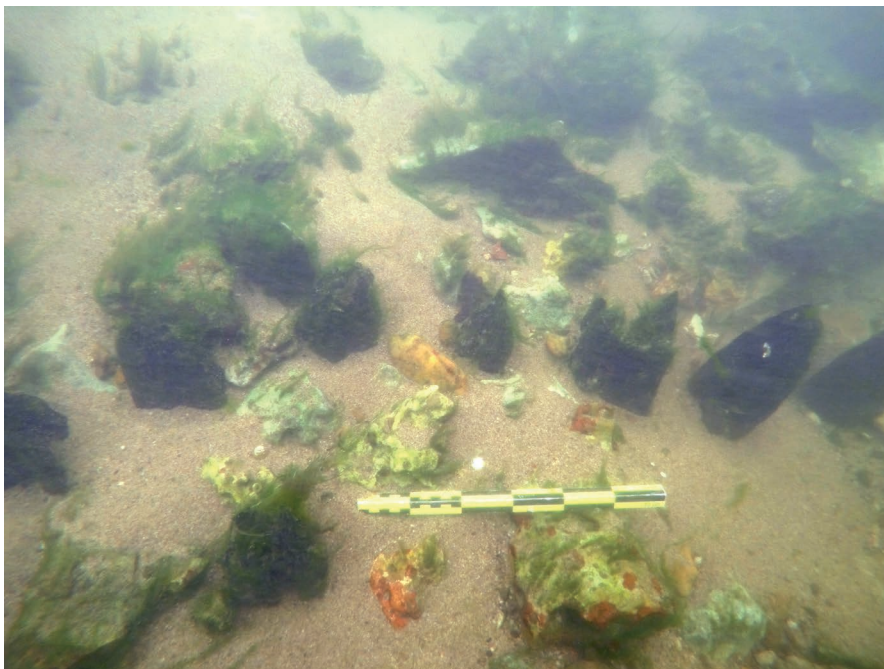


20 /// Relevé photogrammétrique de l'assemblage (échelle 50 cm). © Viviane Aubourg (DRAC CVL)



21 /// Reconstitution de la pointe aval en axonométrie. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

maçonné au XIII^e siècle



25 /// Batardeau formé par un alignement de pieux plantés en périphérie de la pile 7 (mire de 0,30 m).

© Emmanuelle Miejac (Inrap)

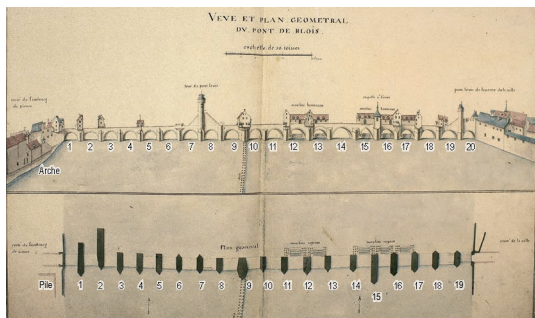


24 /// À l'arrière de la pile 8, les têtes des pieux prises dans le béton vues vers le nord-est (mire de 0,30 m). © Stéphane Brousse (Inrap)

On dispose cependant d'indications chronologiques plus précises. Sous la maçonnerie de la pile 8, une « forêt » de pieux plantés, participe de la fondation de cette construction (ill. 24). Deux pieux ont pu être partiellement prélevés et faire l'objet de datations dendrochronologiques. Les nouvelles fourchettes de datations ainsi acquises fixent comme dates d'abattage: 1288-1313 et 1293-1297. Si l'on accepte l'idée que les bois ont été mis en œuvre rapidement après leur abattage, comme cela était l'usage au Moyen Âge, on peut en déduire que ce massif maçonné a été construit à l'extrême fin du XIII^e siècle.

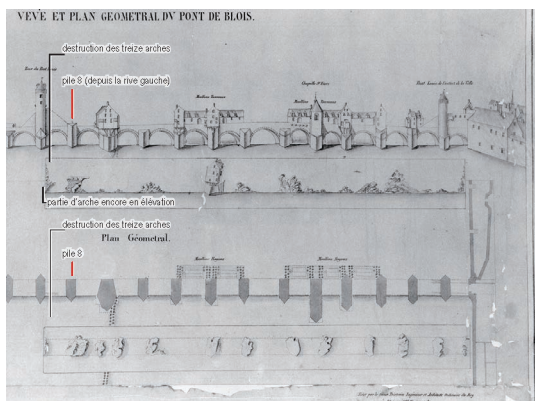
De nombreuses autres preuves attestent cette fois-ci de remaniements que le pont a subis ou bien des vestiges de construction qui lui ont été directement associés, depuis au moins le courant du XIII^e siècle. Parmi ceux-ci, un alignement de pieux plantés et de planches horizontales a été reconnu en périphérie de la pile 7, à environ 1 m de la maçonnerie (ill. 25). Il s'agit d'un **batardeau** construit au début du XVII^e siècle préalablement à d'importants travaux qui pourraient résulter de dégâts occasionnés par la grande inondation du mois d'octobre 1608.

Le pont médiéval : état au XVII^e siècle



26 /// "Dessins des plans et élévations des ponts situez sur la rivière de Loire et autres adjacentes", Nicolas Poitevin, 1679-1683 (cote MS21, Médiathèque de Saumur © Jean-Claude Jacques (Région Centre-Val de Loire, Inventaire général))

Le pont dans son dernier état est composé de 19 piles et de 20 arches (ill. 26) et mesure 309 m de mur à mur. Il apparaît comme un ouvrage extrêmement composite, avec des piles très différentes, douze de formes pentagonales, six hexagonales et une heptagonale (pile 9). Cette dernière, plus robuste, est presque au milieu de l'ouvrage. De part et d'autre de ce massif sont ancrés des **duits** à l'aval desquels sont déployées des pêcheries fixes (Aubourg, Jossset 2017). Sur les piles, les espaces suffisamment grands sont lotis. La pile 15 supporte la chapelle Saint-Fiacre. Les piles 6, 7 et 8 accueillent la tour du pont-levis. La face aval du pont



27 /// Vue et plan géométral du pont de Blois, copie sur calque d'après "le sieur Poitevin ingénieur et architecte du Roy ce 12^e février 1716" (ADLC) (©) Jean-Claude Jacques (Région Centre-Val de Loire, Inventaire général)

est dotée de **moulins pendus**. La largeur du tablier est évaluée à un peu plus de 7m. L'arche 14, qui est la plus large, mesure 15,34m. Elle est considérée comme étant l'**arche marinière**.

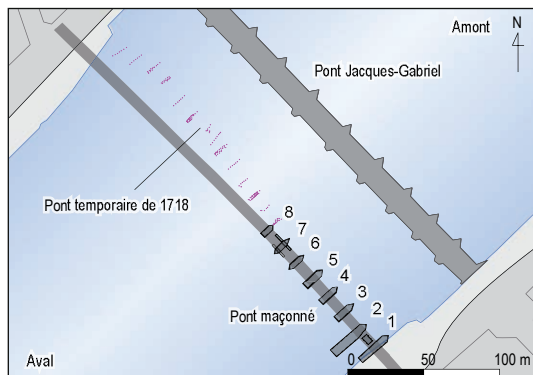
Ce pont est donc l'aboutissement de siècles d'évolutions et de réfections continues avant qu'il ne soit en partie détruit entre le 5 et 6 février 1716. Après un grand froid qui deux mois durant a gelé la Loire, la débâcle qui s'ensuivit emporta les parapets du rempart, puis une partie du pont (ill. 27). Progressivement, les constructions établies sur l'ouvrage tombèrent à leur tour puis les treize premières arches s'écroulèrent. Ne restèrent debout que sept arches en rive gauche. Les vestiges aujourd'hui visibles sont ces sept piles dérasées et deux massifs fragmentaires (ill. 28).



28 /// Les piles dérasées du pont médiéval vues vers le nord-ouest. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Un pont de secours

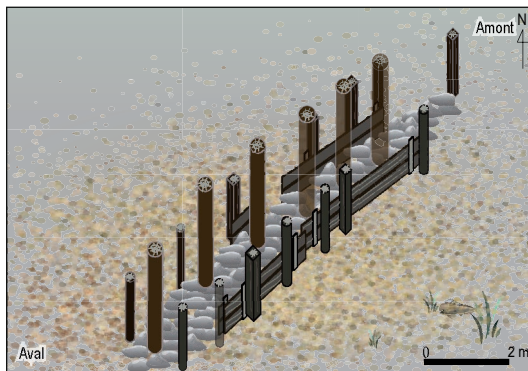
L'aménagement du pont fait suite à la destruction partielle du franchissement en 1716 (Chavigny 1936). Dans l'attente de construire un nouveau pont maçonné, futur pont Jacques-Gabriel, l'édification d'un ouvrage provisoire en bois fut ordonnée par la ville de Blois aux entrepreneurs qui durent effectuer les travaux à leur frais. Les arches du pont médiéval en ruines furent démolies côté ville, afin que le pont puisse prendre appui en rive droite et faire le lien avec la rue desservant l'ancien pont. Côté opposé, le nouvel ouvrage devait être raccordé aux vestiges du vieux pont encore debout à partir de la pile pentagonale (pile 8), juste avant celle supportant la tour du pont-levis. Le pont de 150m de longueur, couplé aux sept arches préservées côté Vienne, devait permettre dorénavant de franchir le fleuve (ill. 29). L'érection de ce pont dura moins de 6 mois. Il fut ouvert à la circulation en 1718.



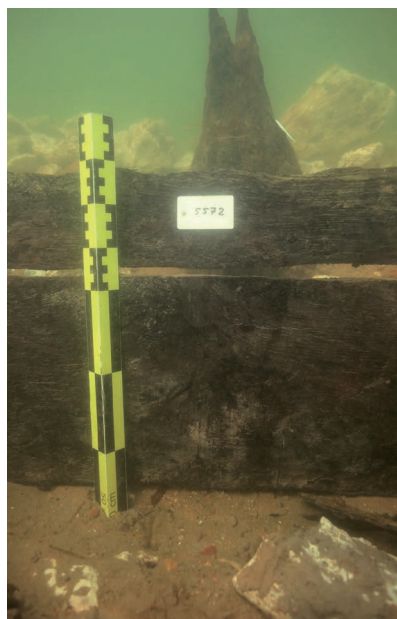
29 /// Plan des travées du pont temporaire contournant les piles détruites et ruinées du pont maçonné. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

L'ouvrage compte quatorze travées installées dans le sens du courant. Les travées les plus régulières ont un entraxe compris entre 10,55 et 12,57m. Chaque travée est constituée de gros pieux dont beaucoup ont été débités dans des arbres des Grandes Allées du château de Blois. Les travées comportent le plus souvent 7 pieux, bien alignés sur environ 10 m de long pour les files les mieux conservées (ill. 30). Cette ligne centrale de pieux est parfois associée à deux files latérales de pieux de moindre taille. Ces dernières sont couplées à des planches cloutées horizontalement (ill. 31). L'espace interne a été comblé avec des pierres calcaires afin de prémunir la structure de l'érosion et pour offrir à

l'ensemble une meilleure résistance au courant. La partie amont pouvait être équipée d'un **avant-bec** protégeant la **palée**. L'arrière de l'ensemble devait, quant à lui, être fermé par une planche.



30 /// Représentation axonométrique des vestiges de la travée 12, la plus complète, avec deux niveaux de planches superposées. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)



31 /// Les planches sont fixées sur un pieu latéral au moyen de clous de liaison plantés de l'intérieur (mire de 0,50 m). © Stéphane Brousse (Inrap)

Le pont Jacques-Gabriel

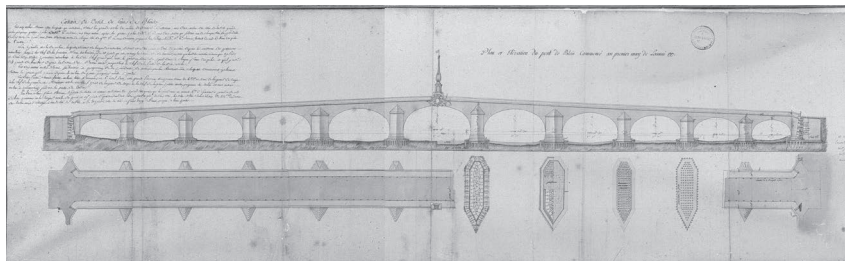


32 /// Pont Jacques-Gabriel vu vers le nord. © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Les travaux de construction du pont moderne seront engagés parallèlement à la mise en place de l'ouvrage temporaire. À son ouverture en 1724, les dernières piles du pont médiéval maçonnées, désormais sans utilité, seront complètement dérasées (ill. 27). Le pont moderne est l'œuvre de Jacques Gabriel, architecte des bâtiments du Roi et premier ingénieur des Ponts et Chaussées (ill. 32 et 33).

Une peinture attribuée à Joseph Heintz le jeune en a saisi la construction en cours et en particulier celle d'une pile (ill. 34). Le peintre représente le batardeau de la troisième pile depuis la rive droite. Le principe de ce dispositif est de mettre le plus hors d'eau possible l'emprise de la future pile afin que les pieux de sa fondation soient battus. Cette scène est figurée au centre du tableau : le mouton, un poids porté par une chèvre, est actionné par plusieurs hommes.

33 /// Plan et élévation du pont de Blois commencé au premier may de l'année 1717. Archives départementales de Loir-et-Cher, Blois
© J.-N. Thibault (Région Centre-Val de Loire, Inventaire général)



L'architecture du pont comprend deux piles plus imposantes, la quatrième et la septième. Elles sont spécifiquement renforcées dans le but d'éviter que ne se reproduise en cas de dommage un «effet domino». C'est-à-dire un phénomène de destruction en chaîne, les arches et les piles entraînant leurs voisines, tel que cela s'est produit en 1716 sur le franchissement d'origine médiévale.

Avec la construction du palais épiscopal entre 1700 et 1703, le pont participe d'une restructuration urbaine de grande ampleur (Cospérec 1994). Cette reconfiguration conduira à la disparition totale du rempart vers la fin du XVIII^e siècle. D'autres grands changements seront effectifs au cours du siècle avec la création d'une route vers le sud dans l'axe du pont Jacques-Gabriel, ce qui entraînera l'abandon et le déclassement des autres franchissements du val : les ponts Saint-Michel et les ponts Chartrains.



34 /// Vue de Blois avec le pont en construction, peinture attribuée à Joseph Heintz le jeune vers 1718. Ce serait une possible copie de Martin le Jeune, [s.n., s.d.] vers 1718, huile sur toile.

© Musée Franz Mayer Museum Collection, Mexico City

Conserver le passage



35 /// Le pont provisoire en cours de démontage alors que le pont est remis en circulation. La pyramide est, quant à elle, en projet de reconstruction © Roger Henrard (Région Centre-Val de Loire, Inventaire général).

Les lourdes destructions de la Seconde Guerre mondiale, lors des bombardements allemands en juin 1940, entraînent la disparition des quartiers centraux de bords de Loire (de Decker 2010). La topographie d'origine médiévale du centre-ville et d'une partie de Vienne sera ainsi profondément transformée à partir de 1945 (Reconstruction). Malgré les bombardements, le pont est toujours resté debout.

Sa première destruction est à l'initiative des Français durant ce même mois de juin 1940, avant l'arrivée des Allemands. La dixième arche est détruite. La chaussée sera remise en usage par l'aménagement d'une passerelle entre les deux piles encore en élévation.

La seconde destruction est le fait des occupants au moment de leur retraite vers le sud, en septembre 1944. Le centre du pont est ouvert, la pyramide n'est



36 /// Les pieux sont régulièrement mis au jour lors de la période d'étiage de la Loire © Joël David

plus. Une deuxième passerelle est édifée durant l'été 1944 et relie les piles encore debout. Plus tard, un pont provisoire est élevé sur la face aval du pont moderne. Elle constitue un axe de circulation de 12 m de largeur reposant sur 6 piliers de pieux en bois (ill. 35), en usage entre 1945 et 1948.

Les séries de pieux disposés en éventail et visibles en Loire en aval du pont Jacques-Gabriel sont les témoins de cet ouvrage temporaire (ill. 36). De part et d'autre de l'arche soutenant la pyramide, deux séries de trois lignes de pieux disposés en arc de cercle sont jointives. Elles sont quant à elles les témoins d'un batardeau. Une dernière petite série de pieux n'est visible que depuis la face amont du pont moderne. Placée à la même hauteur que le batardeau, elle pourrait être liée à la reconstruction de la pile devant laquelle elle se trouve (ill. 37). Le pont remis en état est restitué aux blésois en décembre 1948. Quant à la pyramide, elle est de nouveau visible en 1951.



37 /// Pieux du pont provisoire au-devant du pont en 2015. Les batardeaux contournent les deux piles plus blanches.

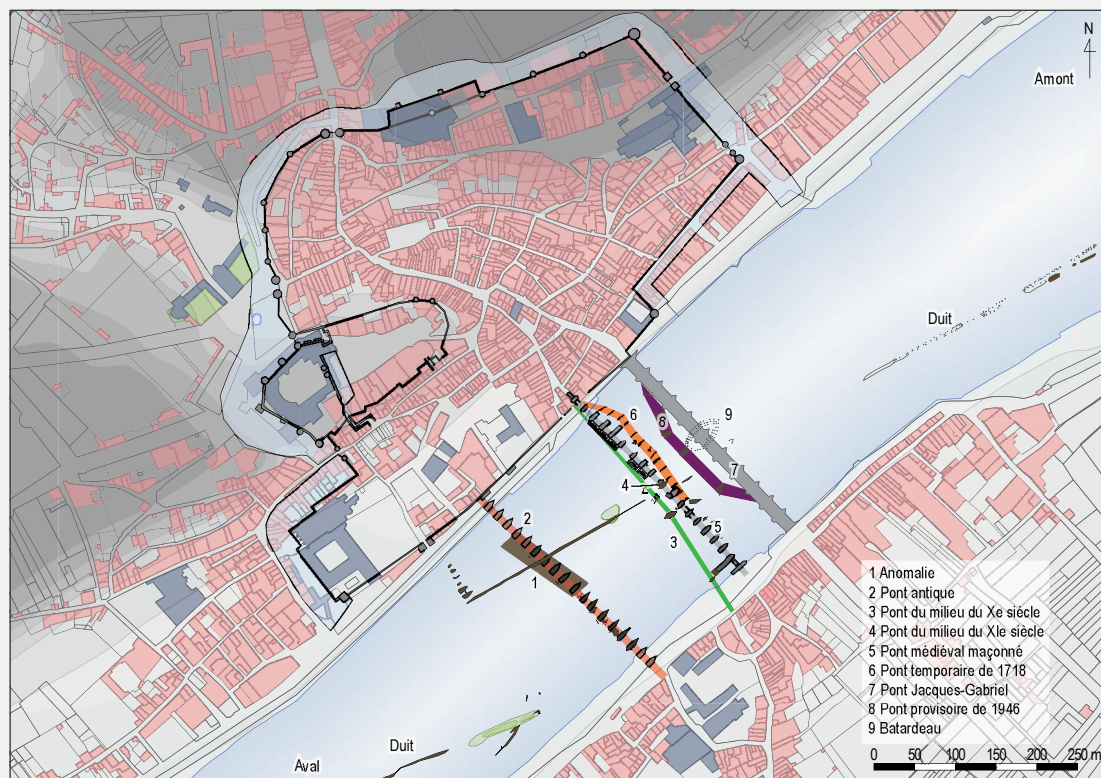
© Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Conclusion

Ces ouvrages en Loire, confrontés aux résultats des travaux effectués dans le quartier de Vienne et dans le val, permettent aujourd'hui d'esquisser l'évolution topographique de la ville de Blois (ill. 38). Toutes ces données participent à l'analyse de la construction de la forme parcellaire de la ville de Blois et de son val sur le temps long. Si maintenant les franchissements sont bien repérés, le passage du lit majeur n'est quant à lui pas précisément renseigné pour toutes les périodes.

Les deux ponts connus qui enjambent le Cosson et ses divagations sont attestés au XIII^e siècle. Les ponts Saint-Michel et Chartrains, mentionnés en 1202 et 1299, sont aussi lisibles dans le paysage. S'il ne subsiste que des piles dérasées pour le premier, le second est encore en usage.

L'importance des franchissements s'apprécie aussi au niveau de la ville elle-même et de son développement. Ainsi, la connaissance du schéma urbain repose sur des observations ponctuelles, mais aussi sur un travail d'analyse régressive du parcellaire à partir du cadastre de 1810. Dans cette approche, la place des franchissements apparaît cruciale puisqu'ils assurent la continuité des réseaux routiers ruraux et urbains d'une rive à l'autre. De plus, à mesure que la ville se transforme, ce sont aussi les flux qui évoluent dans l'agglomération. Il en résulte d'importants changements qui peuvent modifier le réseau viaire, conduire à la création de voies nouvelles, au déclassement voire à la disparition d'autres. L'étude des franchissements permet précisément d'aborder ces bouleversements sociétaux et urbanistiques, à la lumière des importantes découvertes archéologiques de ces dernières années.



38 /// Les ouvrages de franchissements superposés au cadastre dit napoléonien de 1810 (ADLC 3P2/18) sur lequel est figurée l'enceinte du XIII^e siècle © Viviane Aubourg (DRAC CVL)

Glossaire et bibliographie

Glossaire

Arche marinière

Arche d'un pont sous laquelle passent les bateaux.

Avant-bec

Corps de maçonnerie ou de charpente en saillie établi à l'extrémité amont d'une pile de pont en vue de la protéger contre le courant ou les objets qu'il entraîne.

Batardeau

Ouvrage, parfois provisoire, établi pour mettre à sec un endroit où l'on veut bâtir et capable de résister à la pression de l'eau et aux infiltrations pendant la construction d'une pile de pont.

Bathymétrie

Regroupe les sciences et technologies de mesure ou d'estimation de la profondeur. Elle vise à connaître le relief de l'océan profond ou côtier, ou de tout cours d'eau.

Duit

Chaussée submersible formée de pieux et de cailloux en travers d'une rivière ou d'un petit bras de mer.

Moisé

Assemblé à entailles.

Moulin pendu

Moulin adossé à un pont dont la roue à aube peut être réglée en fonction de la hauteur de l'eau.

Palée

Rang de pieux qu'on enfonce en terre suivant le fil de l'eau pour soutenir les poutres d'un pont de bois.

Bibliographie

Aubourg et al. 2021

AUBOURG V., JOSSET D., BLONDEL F., GRAPPY T., SCHMIT D., «Les franchissements de la Loire à Blois», *La Loire et ses terroirs*, 106, pp. 84-119.

Aubourg, Josset 2017

AUBOURG V., JOSSET D., «Les pêcheries médiévales de Blois», *Mémoires de la Société des Sciences et Lettres de Loir-et-Cher*, Tome 72, pp. 79-94.

Chavigny 1936

CHAVIGNY J., «L'ancien et le nouveau pont de Blois», *Le Flambeau du Centre*, 21, pp. 130-183.

Chédeville 2000

CHÉDEVILLE A., «Le contexte politique. Les comtes de Blois», in Blois, un château en l'an mil, catalogue d'exposition, Blois-Paris: Château de Blois-Somogy, pp. 40-45.

Cospérec 1994

COSPÉREC A., *Blois, la forme d'une ville*, Paris: Imprimerie nationale éditions et inventaire général, coll. «Service de l'Inventaire de la région Centre. Cahiers du Patrimoine», 35.

De Decker 2010

DE DECKER A., «Secteurs urbains de la Reconstruction de Blois, dossier IA41000705», *patrimoine.regioncentre.fr* [en ligne], URL : <https://patrimoine.regioncentre.fr/gertrude-diffusion/dossier/secteurs-urbains-de-la-reconstruction-de-blois/c9b203d1-f510-424f-866e-d11ab9a3526e#presentation-6> [lien valide au 17 novembre 2017].

Galinié 2007

GALINIÉ H., «Le pont construit par le comte Eudes II de Blois en 1034-1037», in *Tours antique et médiéval, lieux de vie, temps de la ville*, Tours: FERACF, coll. «Suppl. RACF», 30, pp. 293-296.

Gautier 1765

GAUTIER H., *Traité des ponts* [...] [en ligne], tome I, 4^e édition, Paris: Duchesne, URL : https://books.google.fr/books?id=dGkOAAAAYAAJ&printsec=rontcover&hl=fr&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false [lien valide au 22 octobre 2018].

Guyotjeannin 2005

GUYOTJEANNIN O., *Atlas de l'histoire de France. La France médiévale IXe-XVe siècle*, Paris: Editions Autrement, coll. «Atlas/Mémoires».

Lesueur 1963

LESUEUR F., «Thibaud le Tricheur, comte de Blois, de Tours et de Chartres au X^e siècle», *Mémoires de la Société des Sciences et Lettres de Loir-et-Cher*, 33, pp. 52-42.

L'État et le patrimoine archéologique



Le ministère de la Culture, en application du livre V du Code du Patrimoine, a pour mission d'inventorier, étudier, protéger et conserver le patrimoine archéologique. Il programme, contrôle et évalue la recherche

scientifique tant dans le domaine de l'archéologie préventive que dans celui de la recherche programmée. Il s'assure également de la diffusion des résultats auprès de la communauté scientifique et du grand public.

La mise en œuvre de ces missions est confiée aux Directions régionales des affaires culturelles (Services régionaux de l'archéologie).

L'Inrap



L'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap), sous tutelle des ministères de la Culture et de la Recherche, assure la détection et l'étude du patrimoine archéologique en amont des travaux d'aménagement du territoire. Ses missions s'étendent à l'étude scientifique des données relevées sur le terrain et à la diffusion de la connaissance archéologique au plus grand nombre.

À emporter en balade

AUBOURG V., JOSSET D., *Vivre au bord de l'eau à Blois*, Orléans: DRAC Centre, 2014, coll. «Archéologie en région Centre», 4.

PENNELLE R., AUBOURG V., JOSSET D., PLUMET E., *Bulles d'Archéo*, Rouen: Petit à Petit, 2019.

Projet collectif de recherche 2013-2022

Blois : ville et territoire ligérien depuis les premières installations humaines jusqu'à nos jours

Viviane Aubourg et Didier Josset avec Philippe Blanchard, Éve Boitard-Bidaut, Stéphane Brousse, François Capron, Diane Carron, Jean-Philippe Chimier, Marjolaine De Muylder Julien Dez, Morgane Fringant, Hélène Froquet-Uzel, David Gucker, Thomas Guillemard, Guillaume Hulin, David Josset, Sylvia Jouanneau-Bigot, Amélie Laurent-Dehecq, Claude Le Doussal, Victorine Mataouchek, Emmanuelle Miejac, Eymeric Morin, David Schmit, Marion Sévastides, Gaël Simon, Julie Vilpoux et la participation bénévole de Didier Bordier, Yvan Boukef, Bruno Costal, Matthieu Demigne, Daniel Ellec, Thierry Ferrière, Thomas Grappy, Annie Labbé, William Lair, Jean-Pierre Latremolière, Johan Quellier, Pierre Schiha, Jérôme Schmit, Sylvie Serre et Guy Voriot.

Le projet de recherche est soutenu par la DRAC Centre-Val de Loire, l'Inrap, l'UMR CITERES 7324-Lat.



<https://www.culture.gouv.fr/Regions/Drac-Centre-Val-de-Loire>

2022

ARCHEOLOGIE
EN RÉGION
CENTRE-VAL DE LOIRE

N° 10

Franchir la Loire à Blois (Loir-et-Cher) de l'Antiquité à nos jours

ARCHEOLOGIE
EN RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE

Publication de la DRAC
Centre-Val de Loire

Directeur de publication :
Fabrice Morio
directeur régional
des affaires culturelles

Service régional de l'archéologie
6 rue de la Manufacture
45043 Orléans Cedex

Stéphane Révillion
conservateur régional de l'archéologie

Rédactrice en chef :
Pascale Araujo (SRA)

Textes :
Viviane Aubourg
(SRA)
Didier Josset
(Inrap)

Réalisation :
Prévost-BBV Imprimerie (Saran-45)

Photo de couverture. © Renaud Pennelle

ISSN : 2804-2417
Orléans 2022
Diffusion gratuite