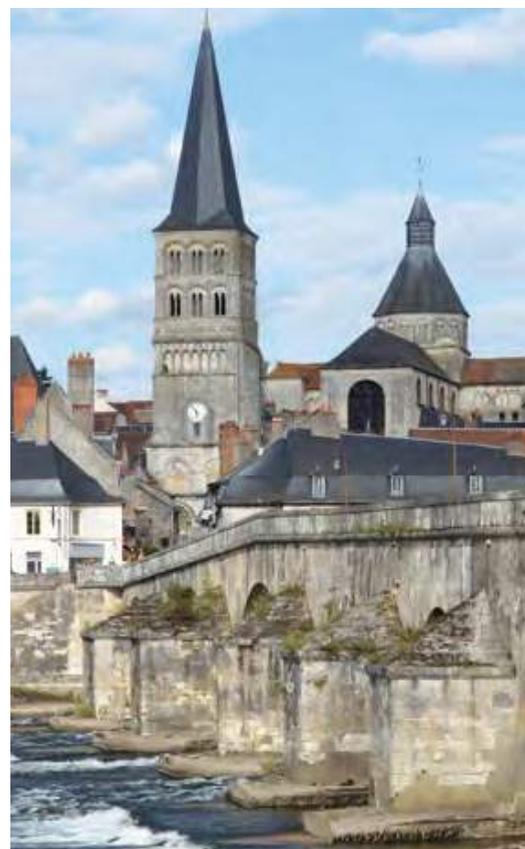
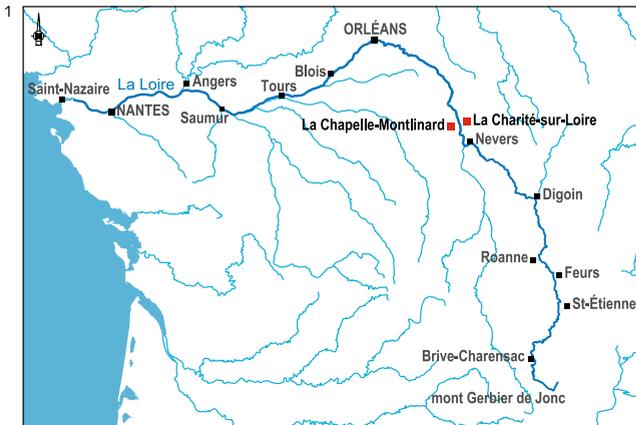




ARCHÉOLOGIE EN BOURGOGNE - FRANCHE-COMTÉ

TANT DE PONTS AU FIL DU TEMPS
À LA CHARITÉ-SUR-LOIRE (NIÈVRE)



UNE VILLE, UN PRIEURÉ, UN PASSAGE SUR LA LOIRE

1. La Loire draine un bassin versant de 117 000 km² correspondant à 1/5 du territoire national. De l'Ardèche à la Bretagne, le fleuve traverse quatre régions (Rhône-Alpes-Auvergne, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Pays de la Loire) et douze départements (Ardèche, Haute-Loire, Loire, Saône-et-Loire, Allier, Nièvre, Cher, Loiret, Loir-et-Cher, Indre-et-Loire, Maine-et-Loire et Loire-Atlantique). Le bassin versant couvre le Languedoc-Roussillon, le Limousin, le Poitou-Charentes et la Basse-Normandie, hors échelle.

2. Pieu de fondation d'une pile de moulin médiéval conservé dans le lit du fleuve à La Charité, émergeant en période des basses eaux. P. Moyat

3. La Charité-sur-Loire : Grand pont. P. Moyat

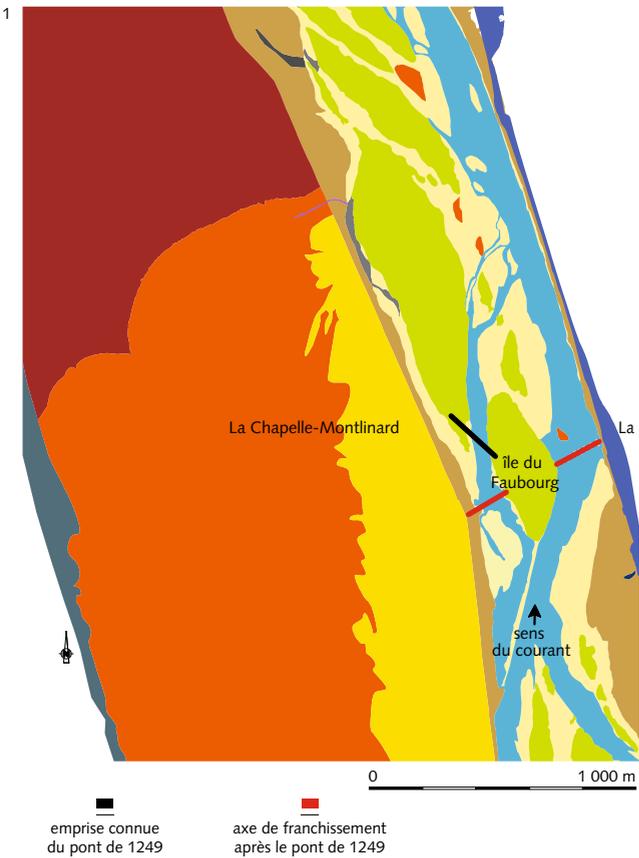
La ville de La Charité-sur-Loire se trouve pratiquement à mi-chemin entre la source et l'embouchure de la Loire. Implantée sur un coteau rocheux qui domine le fleuve, elle occupe un lieu stratégique fréquenté dès la Protohistoire. En effet, les fouilles archéologiques menées sur l'emplacement du prieuré médiéval ont livré des fragments de céramiques de l'âge du Fer (VII^e-I^{er} s. av. J.-C.) ainsi que des lambeaux de sols d'époque romaine (I^{er}-IV^e s. ap. J.-C.). En revanche, il ne subsiste aucune trace de l'occupation mérovingienne (V^e-VIII^e s. ap. J.-C.), évoquée au travers de la légendaire Seyr, qui aurait précédé La Charité. Les vestiges d'une ancienne église, datés du XI^e s., sont les seuls antérieurs

à la première fondation clunisienne. Vers 1054, cette église, ainsi que les terres qui lui sont associées, sont données à l'évêque d'Auxerre qui les confie au puissant abbé de Cluny, Hugues I^{er}. À partir de cette date, le site connaît une croissance très rapide : au XII^e s., le prieur de La Charité est le deuxième personnage de l'Ordre après l'abbé de Cluny ; quant à l'église Notre-Dame, fondée en 1059, elle est la seconde plus grande église de la chrétienté après Cluny. Le prieuré de La Charité, qui ne possédait pourtant pas de reliques susceptibles d'attirer de nombreux pèlerins, a connu un grand dynamisme, au contraire d'autres abbayes regroupant plus de terres et de biens. Aussi, le développement politique

et économique de La Charité est-il lié sans conteste à sa position au bord du fleuve, sur une hauteur permettant de contrôler un point de franchissement, à la croisée des voies fluviales et terrestres. Les ressources des deux rives (notamment les forêts du Nivernais et les plaines céréalières du Berry) et du milieu aquatique lui sont directement accessibles, de même que toutes les denrées qui circulent sur la Loire. Ville située en un point stratégique, fortifiée tout au long du Moyen Âge, La Charité a été un lieu d'échanges commerciaux et culturels, mais aussi d'affrontements, particulièrement au cours de la guerre de Cent Ans et des guerres de Religion. Installée sur la rive droite de la Loire, sa gestion relevait, avant

la Révolution, de la généralité de Bourges (province du Berry) ; elle devint nivernaise le 16 janvier 1790. Actuellement, les eaux de la Loire se divisent en deux bras : le premier, localisé entre la rive gauche (La Chapelle-Montlinard) et l'île du Faubourg, appelé autrefois *fausse rivière*, est nommé le petit chenal. Un pont en ciment armé, le Pont du Berry, en permet la traversée. Le second, situé entre la rive orientale de l'île et la rive droite du fleuve (La Charité-sur-Loire), forme le chenal principal, dans lequel s'écoule l'essentiel du flux. C'est là que se trouve le pont en pierre inscrit à l'inventaire des Monuments historiques depuis 2003.

1. Plan de localisation des différents ponts étudiés et des vestiges archéologiques découverts. On voit bien que l'axe du pont daté de 1249 diffère de l'axe des ponts actuels. P. Moyat, A. Dumont



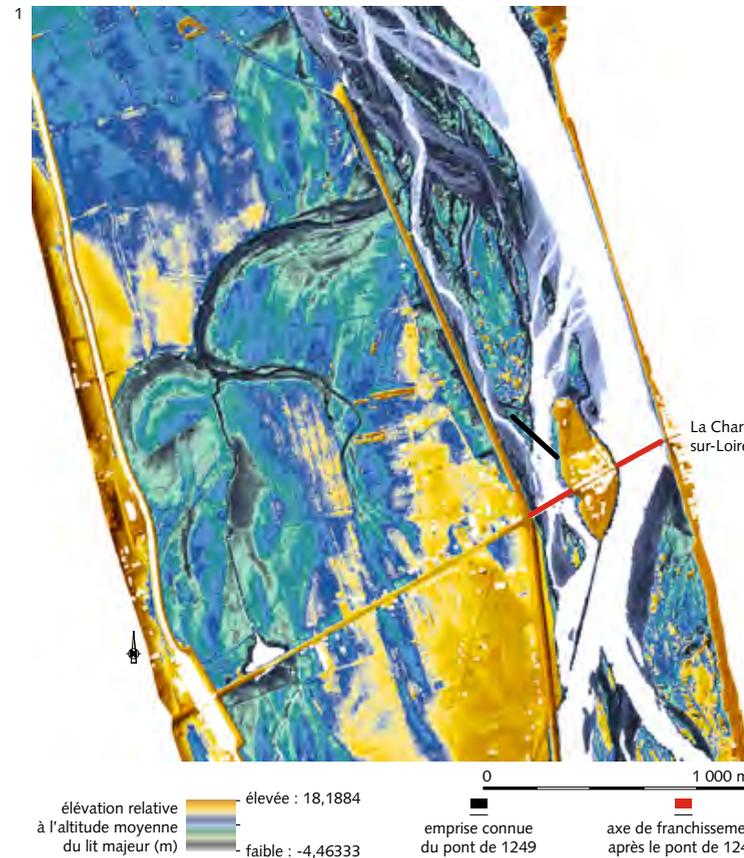
- Morphologie du lit majeur**
- dépôts de levée sableux modernes, réhaussés lors des travaux des digues
 - plaine alluviale de la seconde moitié de l'Holocène
 - plaine alluviale du Tardiglaciaire au milieu de l'Holocène
 - dépôts de terrasse de la dernière glaciation
 - calcaires du Jurassique
- Morphologie du lit moyen endigué (époque moderne) données DREAL Centre 2005**
- affleurement rocheux
 - atterrissement derrière ouvrage
 - boire
 - chenal d'étiage du bras principal
 - chenal d'étiage du bras secondaire
 - chenal déconnecté
 - étang, mare
 - gravière
 - grève ou banc de sable
 - île ancienne
 - île en formation
 - rivière et canal
 - terrasse alluviale ancienne
 - terrasse alluviale récente
 - zone exondée du bras mort

■ emprise connue du pont de 1249
 ■ axe de franchissement après le pont de 1249

L'ÉVOLUTION DE LA LOIRE,

Les recherches récentes ont montré que le fleuve n'a pas toujours eu cette configuration et que son tracé a évolué, sous la double influence du climat et des actions humaines. À La Charité-sur-Loire, la Loire circule dans une vallée large de deux kilomètres creusée par le fleuve, essentiellement au cours des 15 000 dernières années. Cette période correspond à la fin de la dernière glaciation que la France ait connues ; les fleuves comme la Loire ont répondu à la fonte générale des glaces en creusant de nouveaux lits dans les dépôts sédimentaires précédents. Les différents bras du cours d'eau ont ensuite divergé sur toute la largeur de la vallée, se transformant au gré du temps.

L'évolution du fleuve a été reconstituée grâce aux traces laissées par la rivière à la surface de la plaine inondable et aux accumulations de sédiments déposés par le courant ou par décantation dans les anciens bras transformés en mares. Ces anciens tracés du fleuve ont d'abord été analysés grâce à un modèle numérique de terrain (LiDAR*) qui représente les variations très fines du relief en surface de la plaine alluviale. On peut ainsi lire son histoire en analysant les anciens tracés en surface. Il est ensuite possible d'aller directement observer les caractéristiques du remplissage des anciens bras grâce à des carottages. Ces paléochenaux, lorsqu'ils sont abandonnés par le fleuve, deviennent des mares, au fond desquelles



■ élévation relative à l'altitude moyenne du lit majeur (m)
 ■ élevée : 18,1884
 ■ faible : -4,46333

■ emprise connue du pont de 1249
 ■ axe de franchissement après le pont de 1249

UNE HISTOIRE COMPLEXE ENREGISTRÉE DANS LA VALLÉE

la matière organique se conserve par manque d'oxygène. Vingt-six prélèvements ont été réalisés pour effectuer des datations radiocarbone ¹⁴C sur cette matière organique présente dans les archives sédimentaires. Elles ont permis de donner des âges aux différentes étapes de déplacement

et de transformation de la Loire. On peut ensuite comparer ces phases aux fluctuations climatiques connues, notamment les variations de niveau d'eau dans les lacs de moyenne latitude européenne du Jura et des Alpes, correspondant aux changements hydrologiques.



1. Modèle numérique de terrain (LiDAR) : anciens tracés de la Loire et axes de franchissement. R. Steinmann

2. Prélèvement d'échantillons sédimentaires, par carottage, sur une structure médiévale dans le grand chenal de la Loire. A. Dumont

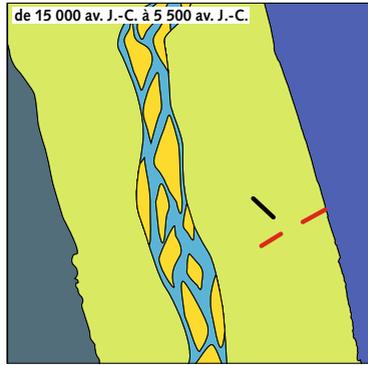
3. Carotte de sédiments riches en matière organique prélevée dans un ancien bras de la Loire. M. Foucher



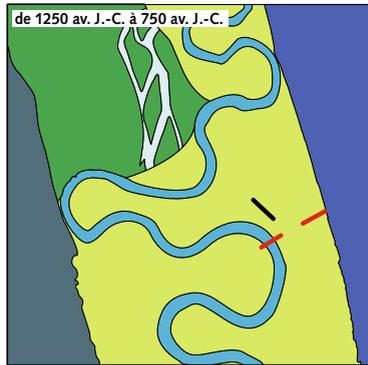
1. Carte de synthèse des différentes unités morphologiques observables en surface. R. Steinmann

*LiDAR ou laser aéroporté : méthode de télédétection utilisant un laser à impulsions embarqué dans un avion et mesurant la distance entre l'envoi et le retour du signal. Chaque signal retourné crée un point en 3D. L'archéologie se concentre sur les points au sol qui servent à établir un Modèle Numérique de Terrain. À partir de ce MNT, des analyses informatiques permettent de visualiser des anomalies parfois non perceptibles à l'œil nu.

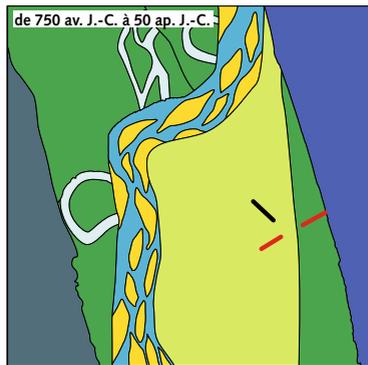
LE DÉPLACEMENT DES BRAS DE LA LOIRE



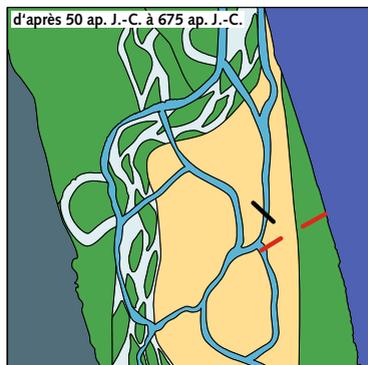
Les dépôts les plus anciens se sont mis en place entre la fin de la dernière glaciation, vers 15 000 av. J.-C., et les années 5 500 av. J.-C.
Les traces d'anciens bras que l'on peut voir en surface montrent que le fleuve était alors un système en tresse, caractérisé par une forte énergie et de nombreux bras assez larges, séparés par des barres sableuses migrant rapidement sous l'effet du courant.



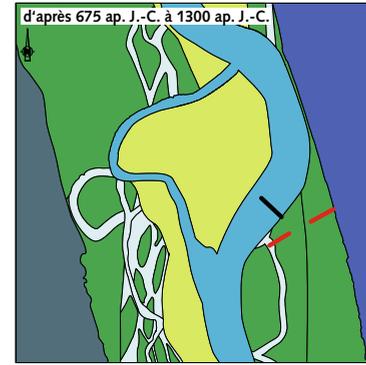
Après 5 500 av. J.-C., ces dépôts ont été érodés par le fleuve, qui a alors adopté un style en méandres, beaucoup moins dynamique que le système en tresse précédent. Le dernier méandre conservé dans la plaine d'inondation a fonctionné entre 1250 et 750 av. J.-C.



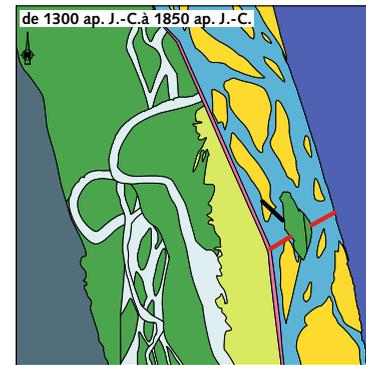
Ce fleuve sinueux a été, à son tour, remplacé vers 750 av. J.-C. par un nouveau système en tresse, donc très dynamique, qui cesse de fonctionner au début de notre ère, entre les années 160 av. J.-C. et 50 av. J.-C.



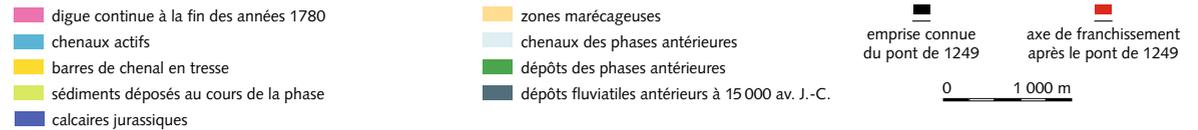
Pour la période romaine et le début du Moyen Âge, jusque dans les années 570 à 675 ap. J.-C. au moins, aucune trace des bras actifs de la Loire n'a été retrouvée. Cependant, des recherches menées dans le lit actuel, sur l'île du Faubourg et dans la vallée, montrent que de nombreuses zones marécageuses existaient à ces périodes. Ces eaux stagnantes n'étaient pas situées loin des bras actifs, car on y a identifié des niveaux de sables déposés par la Loire lors des inondations importantes. Ce type de fleuve correspond à un système anastomosé. Cette forme de cours d'eau est en effet caractérisée par de multiples bras au courant faible, entourés de marais. C'est à la fin de cette phase hydrologique que l'île du Faubourg commence à être aménagée par l'homme. En effet, un carottage en son centre a révélé des niveaux de remblais datés des années 670-860 ap. J.-C., ce qui montre peut-être une volonté d'assainir ces zones marécageuses et de se protéger des inondations.



La Loire adopte ensuite un style mixte à plusieurs bras. Un chenal au moins est méandrique, et fonctionne déjà au cours des années 1180-1290 ap. J.-C. C'est dans cet intervalle qu'un autre bras coule plus à l'est. On y a retrouvé les vestiges d'un pont de bois daté de 1249 et une partie des nombreuses structures découvertes dans le lit actuel. Il est donc possible que d'autres structures de franchissement aient été implantées sur les bras de la Loire au XIII^e s. en plus du pont de 1249 retrouvé entre l'île du Faubourg et la rive gauche.



Les datations les plus récentes indiquent que le bras méandrique est abandonné entre 1410 et 1460 ap. J.-C., ce que semble confirmer le changement d'axe du pont survenu aux alentours de 1300 ap. J.-C. Cet âge coïncide avec le début de la dégradation climatique du Petit Âge Glaciaire. Par la suite, la Loire adopte un style en tresse et se trouve confinée dans le lit moyen actuel, déposant d'épais dépôts sableux tout le long de la rive gauche. À la fin des années 1780, l'endiguement de cette rive est continu et contraint le lit à circuler uniquement entre la levée et le coteau. Ce lit réduit s'engorge rapidement au cours de la seconde moitié du XX^e s., conduisant à la formation de la plupart des nombreuses îles actuelles.



La comparaison des changements identifiés avec les données connues indique que lors des phases de péjorations climatiques, le fleuve a tendance à évoluer vers un système en tresse, alors que lors des améliorations des méandres se forment. Ainsi, à la fin du Moyen Âge, le changement radical de l'axe du chenal

et la métamorphose en système en tresse souligne l'impact important de la dernière péjoration climatique de l'Holocène* sur le fleuve. Postérieurement, le lit, confiné entre des digues implantées sur des levées déposées lors des crues, s'obstrue, phénomène aggravé par les prélèvements de granulats à partir des années 1950.

Vignettes : anciens tracés de la Loire, chronologie et types de fleuve associés. R. Steinmann

1. Relevé des piquets de pêcheries médiévales dans le lit de la Loire. A. Dumont

*époque géologique s'étendant sur les 10 000 dernières années.



LES PREMIERS FRANCHISSEMENTS

1. Pieux du pont en bois de 1249 depuis la rive gauche, en direction de l'île du Faubourg. P. Moyat

L'histoire des ponts de La Charité, construits au cours des siècles sur les deux bras du fleuve, reste difficile à démêler, notamment en raison de l'imprécision des nombreuses mentions d'archives sur leur localisation. Le croisement des sources historiques – textes, cartes et plans – et archéologiques permet cependant de poser quelques jalons. Jusqu'à présent, on considèrerait que les ponts, tels qu'ils sont implantés aujourd'hui, avaient succédé, au Moyen Âge, à un passage à gué, sans qu'une date précise ne puisse être avancée. Même si la configuration du lit ne permet pas d'identifier clairement la présence d'un gué, celui-ci a pu exister, car les plans des XVII^e et XVIII^e s. font état d'un *banc de tuf* sur lequel les deux ponts sont fondés, et ce haut-

fond naturel a pu être utilisé pour traverser à pied. Cependant, au vu des récentes études sédimentaires, la configuration du lit de la Loire a connu d'importantes modifications au cours de la période médiévale. Des mentions extraites des archives militaires du début du XIX^e s. laissent entendre que la traversée à gué de la Loire dans ce secteur était possible mais difficile, en raison du caractère mouvant du chenal qui rendait les emplacements des gués changeants selon les années. Dans tous les cas, il convient de rappeler que le franchissement à gué d'une rivière ne peut qu'être saisonnier et se trouve interrompu dès que le niveau de l'eau remonte. Les bacs sont une autre alternative et plusieurs ont été mis en place lors des épisodes de rupture



2



3

des ponts à La Charité. Il est important de souligner que, parallèlement à la construction du prieuré aux XI^e et XII^e s., La Charité est devenue une étape sur le chemin de pèlerinage partant de Vézelay vers Saint-Jacques-de-Compostelle. On peut supposer que le choix de l'implantation du site a été en partie conditionné par la possibilité de construire un pont, seul moyen de garantir le franchissement de la Loire toute l'année. Les ponts les plus proches étaient situés à Nevers, pour l'amont, et à Gien, pour l'aval. La mention la plus ancienne d'un pont se trouve dans une bulle du pape Pascal II, datée de 1107, confirmant au prieur de La Charité ses possessions en France et en Angleterre. Dans cette énumération est donnée une chapelle *Coola Sancti Sulpitii juxta pontem*

*Ligeris**, appartenant au diocèse de Bourges. Il s'agit très probablement de la chapelle Saint-Sulpice, sur la commune actuelle de La Chapelle-Montlinard. Dans le petit chenal, les fouilles archéologiques subaquatiques ont permis de découvrir les restes d'un pont en bois daté, par analyse dendrochronologique des pieux, du milieu du XIII^e s., de 1249 plus précisément. Son plan est régulier : les piles, formées chacune de huit pieux, sont espacées de 7 m, et aucun pieu supplémentaire indiquant des réparations n'est visible : ce constat est important car l'absence de réfection atteste que ce pont a fonctionné pendant une courte durée. De plus, l'axe de cette construction ne correspond pas du tout à celui des ponts actuels, mis en place ultérieurement.

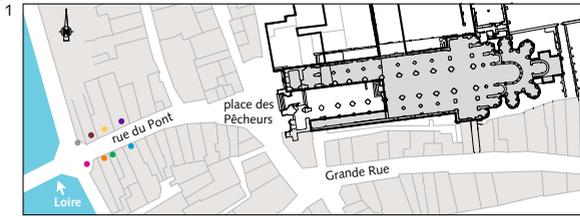
1. Pieux du pont en bois de 1249 vus depuis le pont enjambant le petit chenal. P. Moyat

2. Travail au fond de la Loire. P. Moyat

3. Extraction de pieux de fondation du pont du XIII^e s. pour prélever des échantillons destinés à l'analyse dendrochronologique. Les pieux mesurent, dans leur état actuel, six mètres de long (chêne). A. Dumont

*L'église de Coole Saint-Sulpice près du pont de Loire.

MISE EN PLACE DU DOUBLE FRANCHISSEMENT...



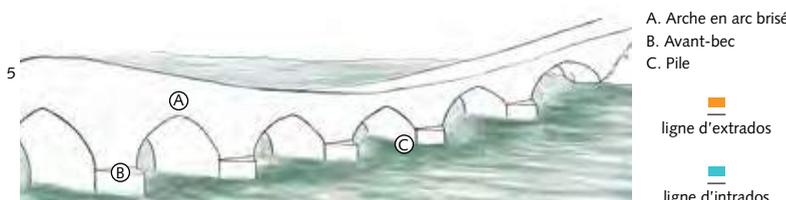
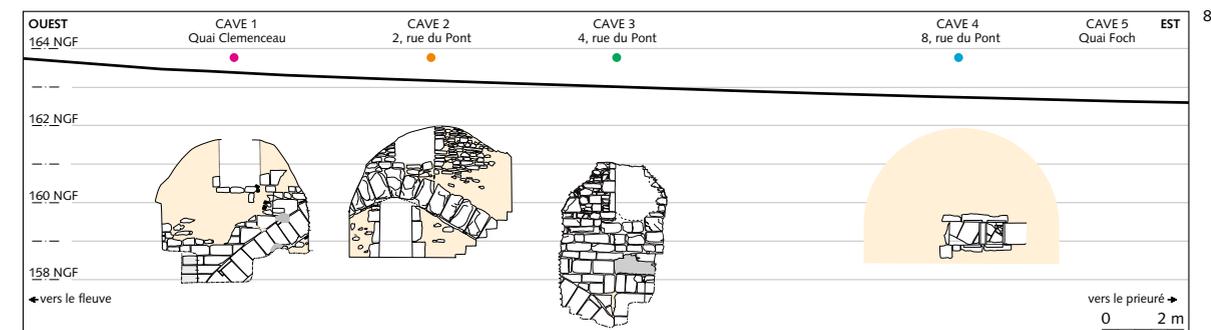
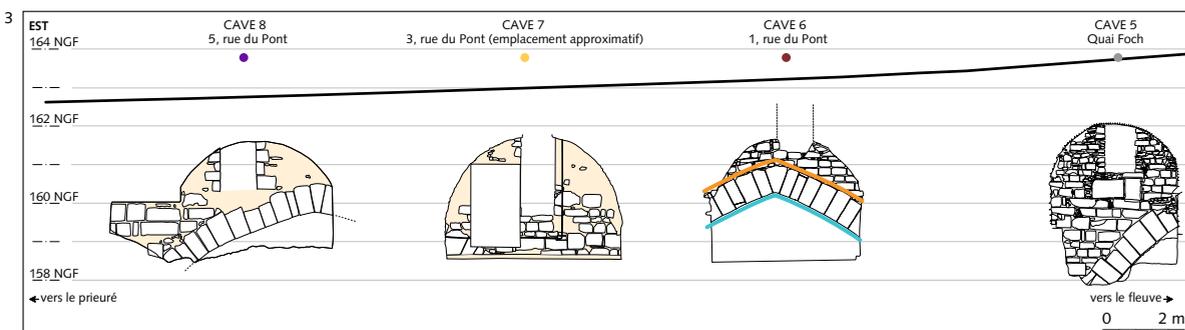
2

... À LA FIN DU MOYEN ÂGE

Dans l'axe du pont actuel entre la ville et l'île du Faubourg, et sous la rue du Pont qui monte jusqu'au parvis de l'abbatiale, la découverte récente d'une construction monumentale a révélé un jalon inattendu dans l'histoire des franchissements de la Loire, à La Charité.



7

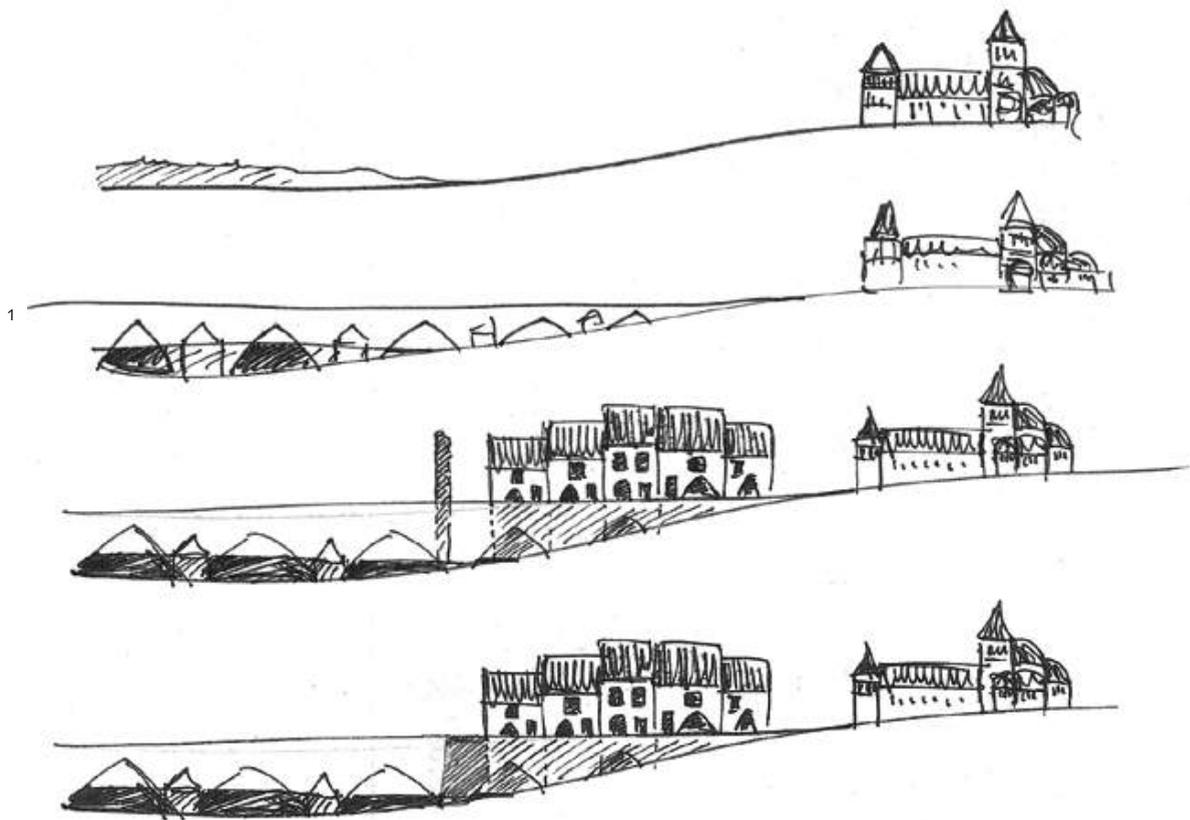


Un pont enfoui sous la ville

Accessibles par le réseau des caves du quartier des bords de Loire, deux arches complètes et le départ tronqué d'une troisième sont visibles au fond de huit caves. Les vestiges se situent exactement sous la rue du Pont : l'intrados* des deux arches est intégré au réseau des caves. L'ensemble de la structure sert de base aux façades des maisons qui bordent la rue. La construction est faite en grand appareil de pierre de taille de calcaire local. Les arches, en arc brisé, sont soigneusement extradossées** et les voûtes témoignent d'un travail de taille et d'assemblage de grande qualité. Dans les caves, les parties basses de la structure étant remblayées, trois sondages archéologiques ont été réalisés à l'aplomb des piles entre les arches. Ils ont permis de dégager deux avant-becs sur la façade amont de la pile. Ces deux avancées, de plan triangulaire, sont typiques de l'architecture des ponts puisqu'elles sont destinées à casser la force du courant

en dirigeant les eaux sous les arches, et à protéger la pile des objets dérivants. Cette découverte, et les traces d'usure laissées par l'eau sur les pierres, permettent d'identifier, dans cette structure, un pont, que le développement de la ville à la fin du Moyen Âge a partiellement fossilisé sous les maisons. À partir de l'ensemble de ces éléments, il est possible de restituer un pont monumental à avant-bec (mais sans arrière-bec), d'une largeur peu commune, de près de 8,50 m, et rythmé par des arches brisées de 10 à 12 m d'envergure, soutenant une chaussée en dos d'âne. Ce sont là les seuls vestiges conservés de ce pont, qui, d'après les prospections systématiques menées dans l'ensemble du réseau de caves de la rue, ne se poursuit pas plus loin en direction de l'abbatiale. Sur la rive opposée, au débouché supposé du pont sur l'île du Faubourg, aucune arche n'est conservée dans les caves, les maisons n'ayant sans doute pas gagné de terrain sur le chenal comme c'est le cas du côté de la ville.

1. Emplacement des arches conservées le long de la rue du Pont, hors échelle.
 2. Cave 6 : vue aval de la seconde arche fossilisée sous la rue du Pont. A. Dumont
 3. Relevé pierre à pierre des vestiges de la façade aval du pont. M. Foucher
 4. Cave 3 : avant-bec. P. Moyat
 5. Schéma de restitution du pont. M. Foucher
 6. Localisation des vestiges découverts. Gravure de Cl. Chastillon (1559-1616)
 7. Cave 2 : vue amont de la seconde arche fossilisée sous la rue du pont. Les pierres de l'intrados de l'arc, très usées, témoignent du passage de l'eau sous le pont. A. Dumont
 8. Relevé pierre à pierre des vestiges de la façade amont du pont. M. Foucher
- *surface intérieure d'une arche.
**se dit d'un arc lorsque son extrados (limite supérieure de l'arc) est concentrique à son intrados : intrados et l'extrados de l'arc suivent le même dessin.



LE PREMIER PONT DE PIERRE ?

L'an 1520, commencèrent à faire bastir un pont de pierre, n'y en ayant auparavant qu'un de bois qui avoit esté ruiné et rompu en plusieurs endroits. Les arches découvertes seraient-elles les vestiges de ce pont, le premier en pierre dont les archives ont gardé la mémoire ? Il est clair que les arcs brisés des voûtes permettent d'exclure l'hypothèse d'un franchissement romain oublié. En revanche, le style des éléments architecturaux (arches, avant-becs...) correspond à des formes employées du XIII^e au XVI^e s. L'enquête élargie à l'ensemble du quartier autour du pont a permis de préciser la période de son enfouissement sous la ville et, ainsi, de donner un terminus *ante quem** à sa construction : les maisons qui bordent la rue et qui se sont appuyées sur le pont

préexistant forment un ensemble architectural homogène de la fin du Moyen Âge (XIV^e-XV^e s.). Les trois arches de la rue du Pont sont donc antérieures au pont construit au début du XVI^e s. cité dans les archives. Le quartier des bords de Loire, jusqu'ici vraisemblablement peu loti si l'on en juge par les archives du prieuré, gagne du terrain sur l'ancienne berge. Le pont, qui existe avant cette date, attire de nouvelles maisons, avec, notamment en 1391, *une maison en la rue du pont près la rivière* et en 1392 *une maison proche du pont*, qui occultent bientôt ses deux premières arches. Ce développement de l'urbanisme bénéficie peut-être des travaux de fortification ordonnés par le roi Jean le Bon en 1359, qui auraient étendu les limites

1. Scénario chronologique du développement de la ville et du recul des berges de Loire ayant conduit à la fossilisation des arches sous les maisons. M. Foucher

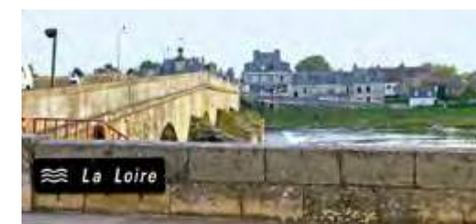
2. Cave 6 : Intrados de la seconde arche. Relevé topographique du réseau des caves en cours. P. Moyat

* date limite avant laquelle.



de l'ancien bourg abbatial jusqu'aux remparts qui, par la suite, longent la berge. La trajectoire du pont est également un indice essentiel. Son axe, pérennisé jusqu'à nos jours, permet de supposer l'emplacement et la direction d'un chenal de Loire assez semblable à l'actuel. Il est cependant incompatible avec la morphologie du lit mineur telle qu'on la connaît jusqu'au milieu du XIII^e s., grâce aux vestiges du pont en bois de 1249 et aux études géomorphologiques des dépôts sédimentaires. La construction du pont de pierre aux arches brisées fait donc suite à un changement majeur dans la forme du tracé de la Loire, intervenu plus ou moins brutalement entre la seconde moitié du XIII^e s. et le XIV^e s. La position stratégique de La Charité et de son passage de la Loire lui vaut de connaître de nombreux épisodes militaires destructeurs. Sachant que le pont postérieur (celui reconstruit en 1520) est plusieurs fois abattu et rétabli lors des guerres de Religion, il est très probable que le pont aux arches brisées ait connu le même sort au cours des sièges successifs de la guerre de Cent Ans. Toujours est-il qu'en 1436, quelques années après de violents assauts, la chapelle Saint-Nicolas qui se trouvait sur les ponts est en ruine. Le pont de bois,

cité en 1520, pourrait correspondre au rétablissement plus ou moins temporaire de ce franchissement après ces épisodes troubles.



Un double franchissement

La deuxième partie du passage de la Loire, entre l'île du Faubourg et la rive gauche – La Chapelle-Montlinard –, est nettement moins documentée. Après l'abandon du pont de bois de 1249, suite au désaxement du chenal actif, les indices sont maigres pour restituer les solutions de franchissement (pont ou bac) qui complètent évidemment la traversée après le pont de pierre du chenal principal. Avant 1555, date à laquelle le prieuré possède le péage du pont en bois sur ce second bras de la Loire, une seule mention dans les archives atteste l'existence, en 1390, de deux ponts contemporains.

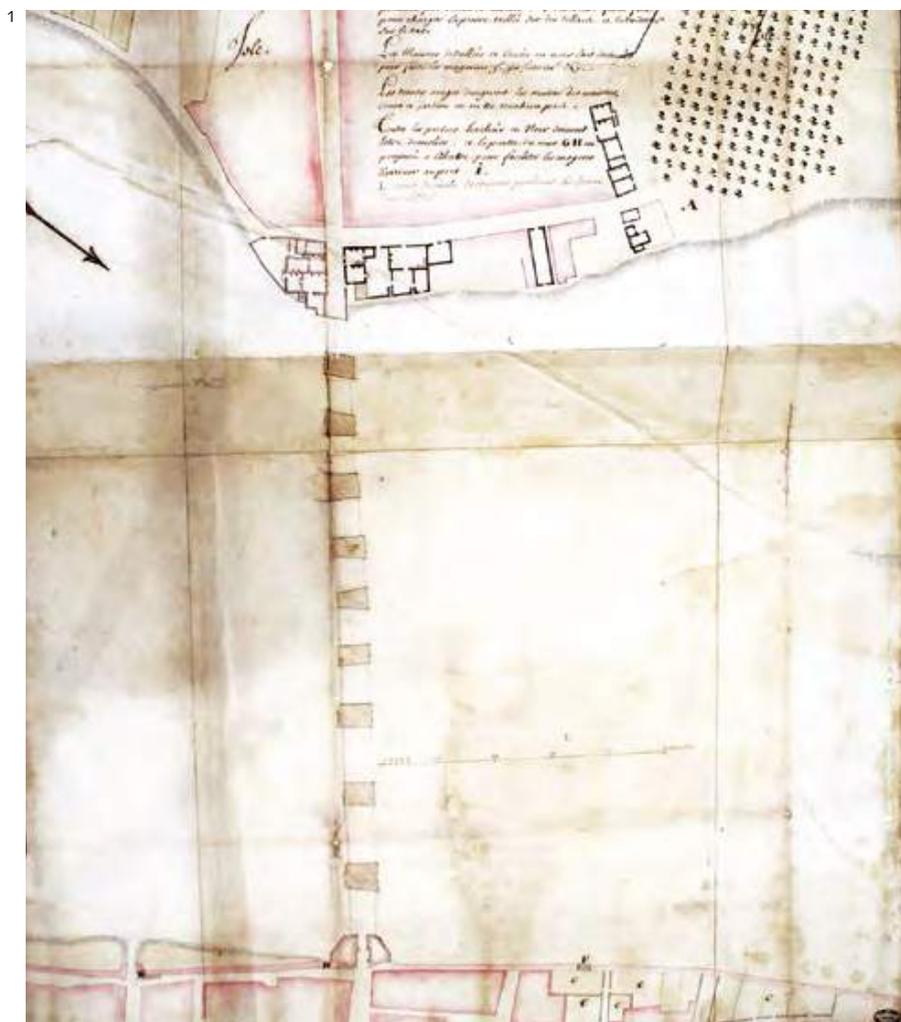
1. Gravure extraite de l'ouvrage *La Nièvre à travers le passé. Topographie historique de ses principales villes décrites et gravées*, Paris, A. Jullien, 1883

2. La Charité-sur-Loire : le Grand pont avec au second plan l'île du Faubourg. P. Moyat

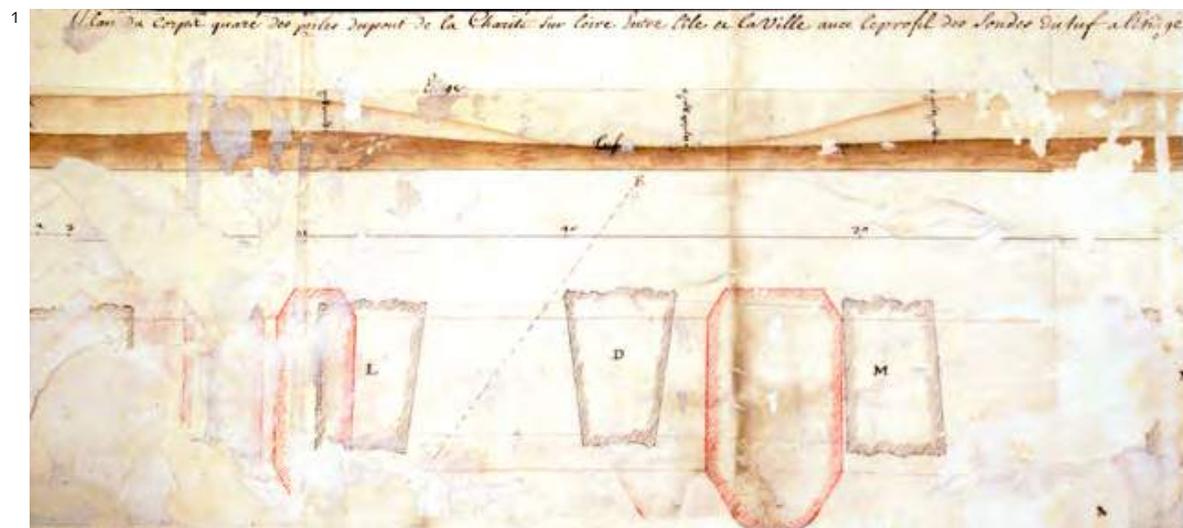
LE PONT DU GRAND CHENAL RECONSTRUIT AU XVII^e SIÈCLE...

Les Archives nationales conservent cinq plans des ponts de La Charité, datés des XVII^e et XVIII^e s., qui livrent des données essentielles sur leur architecture et sur les difficultés rencontrées alors pour les maintenir en état. On voit à travers l'analyse de ces plans que la construction et l'entretien des ponts étaient aussi complexes dans le grand chenal que dans le petit, où la violence du courant était également nuisible à la stabilité des ouvrages.

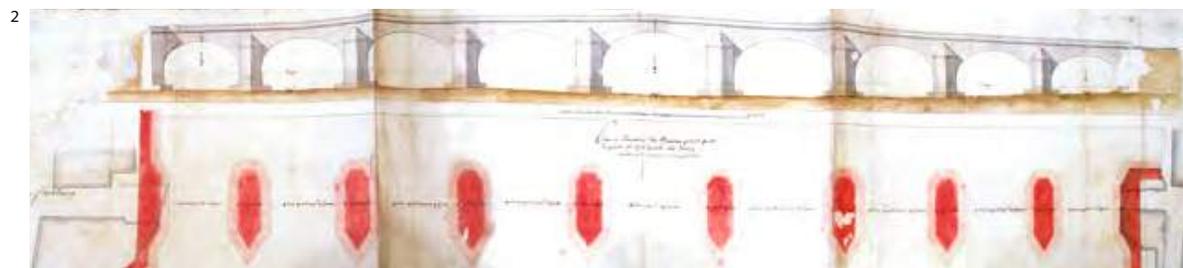
Trois de ces plans datent de la fin du XVII^e s. et sont liés au projet de reconstruction d'un pont en pierre sur le grand chenal, destiné à remplacer le pont du XVI^e s. alors en ruine. Ces travaux ont sans doute été réalisés selon les plans de l'architecte Jacques V Gabriel, premier ingénieur des Ponts et Chaussées, qui a construit le pont Jacques Gabriel à Blois. Ils étaient placés sous la responsabilité de Nicolas Poictevin, alors intendant de la généralité de Bourges.



1. Ce plan montre le pont construit au XVI^e s., dans son état précédant sa réfection au XVII^e s. L'écart entre les piles et leurs formes sont irréguliers. Les annotations précisent l'emplacement des chantiers nécessaires à l'édification du nouvel ouvrage. AN F14 10202/3/2. A. Dumont



1. Plan des piles du pont de La Charité-sur-Loire. Détail montrant deux piles du XVI^e s. à démolir (D et M), et la nouvelle pile à implanter entre les deux (en rouge). Sur la coupe visible en haut du plan, le profil du chenal montre le tuf affleurant sur lequel est fondé le pont. AN F14 10202/3/4. A. Dumont



2. Plan et élévation du nouveau projet pour le pont de La Charité-sur-Loire. En rouge sont figurées les piles telles qu'elles seront reconstruites au XVII^e s. En gris, on peut voir les deux culées, sur la rive droite et sur l'île du Faubourg, qui ont été démolies car les dispositifs fortifiés n'étaient alors plus nécessaires. AN F14 10202/3/5. A. Dumont

L'ouvrage prévu est un pont en dos d'âne, à huit piles formant neuf arches en anse de panier. Il est radicalement différent du pont antérieur, qui figure également sur le document et dont c'est la seule représentation disponible : ses neuf piles étaient carrées ou trapézoïdales, sans avant-bec ; la culée implantée sur la rive droite, en avant du rempart, comportait un corps de garde et un

pont-levis. Celle-ci est détruite au cours des travaux de reconstruction, le caractère défensif du pont n'étant alors plus prioritaire. Une ouverture dans les remparts ceinturant la ville est également prévue en aval du pont afin de pouvoir charger les pierres sur les bateaux. On voit ainsi que le chantier devait s'étendre sur la rive droite et sur l'île du Faubourg, où étaient installés les ateliers de taille, les magasins, les forges.

3. Détail du plan du pont construit au XVI^e s. montrant le dispositif fortifié raccordant la ville et son rempart au pont. La portion de rempart GH doit être arasée pour ménager un accès au port localisé en amont du pont, et une brèche (lettre F) doit être ouverte en aval pour charger les pierres taillées dans les ateliers installés sur la rive droite (lettre C).

AN F14 10202/3/2. A. Dumont



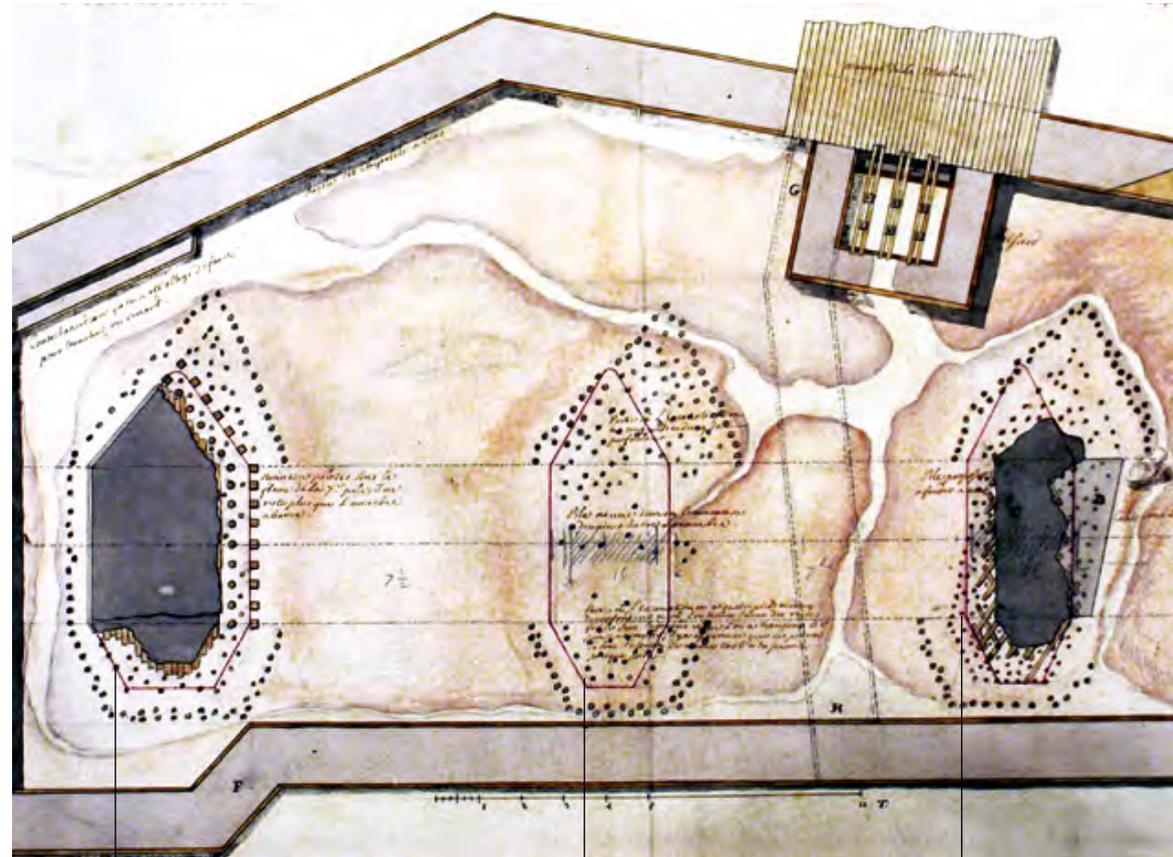
3

... ET DÉJÀ RÉPARÉ AU DÉBUT DU XVIII^e SIÈCLE !

1. Détail du plan du pont levé le 9 septembre 1732, vue des trois piles à reconstruire et du batardeau destiné à assécher le chantier. AN F14 10202/3/1. A. Dumont

Un quatrième plan figure la réparation, en 1732, de trois piles et de deux arches du pont construit par Gabriel, qui se sont effondrées peu de temps après la construction. Le plan est signé des architectes

de la Guèpière, Boffrand, et de Fayolle, inspecteur des Ponts et Chaussées. On ne connaît pas l'origine précise de cette catastrophe, mais d'après les indications portées sur le plan, on peut penser qu'un défaut dans les fondations en est en partie la cause.

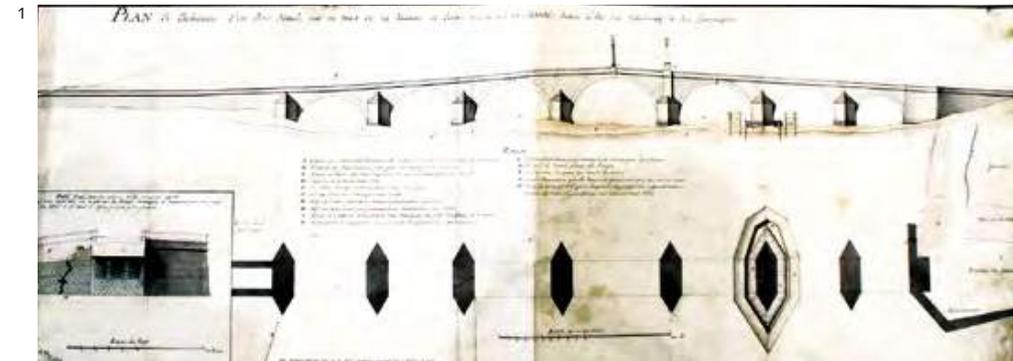


Pile n° 7, des pieux de fondation ont dû être replantés sous l'avant-bec.

Pile n° 8 en cours de reconstruction en septembre 1732. Les ronds noirs représentent les pieux de fondation de l'ancienne pile et le trait rouge délimite la nouvelle pile.

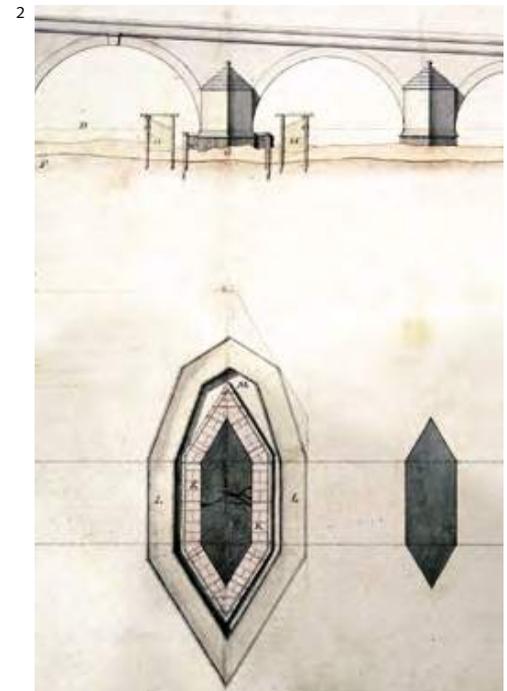
Pile n° 9 ayant nécessité les réparations les plus importantes, les fondations s'étant révélées défectueuses.

LE PONT EN PIERRE DU PETIT CHENAL EMPORTÉ PAR LES GLACES EN 1789



1. Plan du pont en pierre reliant l'île du Faubourg à la rive gauche. AN F14 10202/3/3. A. Dumont

Le cinquième plan montre un pont en pierre qui franchissait le chenal entre l'île du Faubourg et la rive gauche dans la seconde moitié du XVIII^e s. Il présente six piles, munies d'avant et d'arrière-becs triangulaires, sept arches en plein cintre, l'arche centrale étant de plus grandes dimensions. Il s'agit du Pont Neuf, construit en 1763, qui faisait suite à un pont en pierre construit en 1673, dont trois arches donnaient déjà des signes de faiblesse en 1724. Certains détails du plan laissent penser qu'il était fragilisé par l'action érosive des eaux : affouillement derrière une culée, lézardes dans plusieurs piles, renforcement nécessaire des avant-becs... Il n'a d'ailleurs pas résisté à une débâcle de glace qui l'a entièrement détruit en 1789.



2. Détail du plan montrant la troisième pile en partant de la rive gauche qui nécessite des réparations urgentes. Une brèche la traverse et elle est exposée aux affouillements. La construction de protections est prévue (crèches) et un batardeau est projeté pour effectuer ces travaux. AN F14 10202/3/3. A. Dumont



3. Détail montrant la culée du pont implantée sur la rive gauche et le mauvais état du mur de quai dans lequel une importante lézarde est visible. AN F14 10202/3/3. A. Dumont



MAIRIE DE LA CHARITÉ-SUR-LOIRE
PONT SUSPENDU
 PROJETE SUR LA LOIRE, A LA CHARITE.
AVIS.
 Le Maire de la Charité-sur-Loire, a l'honneur de vous annoncer que le projet de construction d'un pont suspendu sur la Loire, à la Charité-sur-Loire, est actuellement en cours d'exécution. Les travaux de construction de ce pont sont dirigés par M. le Préfet de la Loire, et les dépenses nécessaires à leur exécution sont couvertes par le budget de la commune. Les habitants de la Charité-sur-Loire et des communes limitrophes sont invités à se rendre sur les chantiers de construction pour voir de près les progrès de l'ouvrage. Les personnes qui ont des renseignements à donner sur l'état des lieux de la Charité-sur-Loire, ou sur les besoins de la commune, sont priées de s'adresser au Maire de la Charité-sur-Loire, ou au Préfet de la Loire. Le présent avis sera affiché dans les communes limitrophes, par les soins de M. le Maire, qui demeurera chargé de nous adresser des certificats constatant la copie de ce avis. A la Charité-sur-Loire, le 20 octobre 1833.
 Le Maire, E. DE CHAMPS.



PONTS ET ÉVÉNEMENTS CLIMATIQUES EXTRÊMES

Les ponts symbolisent l'affrontement perpétuel de l'homme avec la nature, lorsque chaque destruction par un événement climatique conduit à les reconstruire et imaginer de nouvelles techniques. Ceci est particulièrement flagrant pour les périodes médiévale et moderne, où l'on voit bien, à travers les documents d'archives analysés, que les ponts sont régulièrement partiellement ou totalement ruinés, soit par des crues, soit par les glaces. Ces avaries multiples expliquent les nombreuses citations de réparations dans les textes anciens, avec des difficultés pour identifier clairement les deux ponts de La Charité, l'un et l'autre ayant été réparés et reconstruits, au fil des siècles, en pierre ou en bois, selon

les moyens et les matériaux disponibles. Le Petit Âge Glaciaire (XIV^e-XIX^e s.), avec ses épisodes froids, longs et répétés, qui occasionnaient le gel complet de grands cours d'eau tels que la Loire, a eu une grande incidence sur ces destructions de ponts. Une des corvées ayant existé avant la Révolution consistait à casser la glace aux abords des ponts afin d'éviter leur ruine. Le pont en pierre qui enjambait le petit chenal, entièrement reconstruit en 1673, est ainsi détruit le 16 janvier 1789 par une débâcle de glace, suivie d'une forte crue. Un document, extrait des délibérations du conseil municipal de La Charité du 17 janvier 1789, relate cet événement et précise que trois personnes, qui s'étaient aventurées sur le pont la nuit de la débâcle,

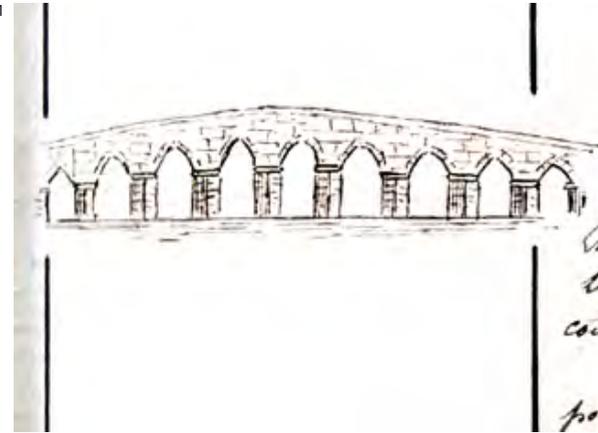
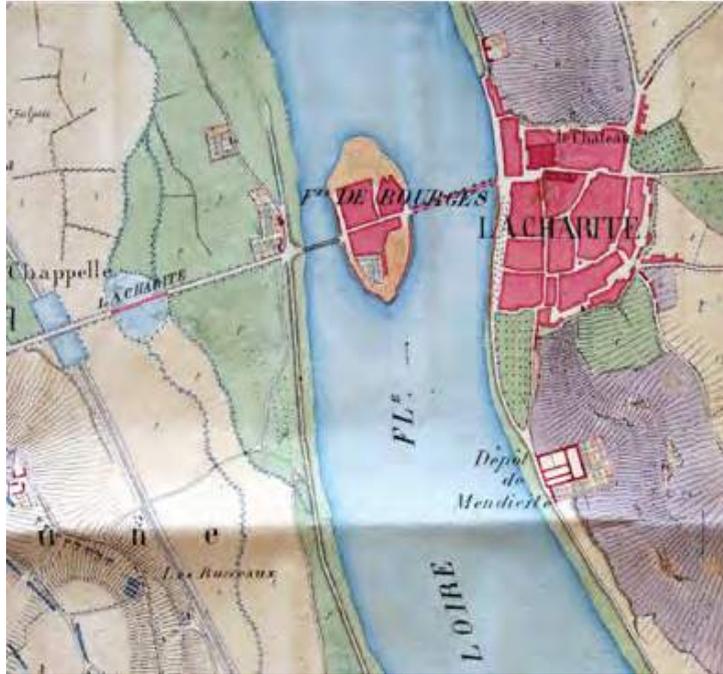
périrent lorsque les dernières arches furent emportées. Outre la description précise de cet épisode, on dispose de lettres témoignant des difficultés qu'engendre alors cette rupture de communication entre les deux rives, pour l'économie en particulier et pour les populations en général. En janvier 1795, la Loire est à nouveau gelée et on réquisitionne les prisonniers autrichiens et mayennais qui sont retenus à La Charité pour casser la glace aux avant-becs du pont en pierre. Un bac est établi pour assurer la communication entre l'île du Faubourg et la rive gauche, et il faudra attendre 1804 pour qu'un pont provisoire en bois soit reconstruit. Les crues sont également citées à plusieurs reprises dans les archives. Ainsi, en 1668, le prieur fit refaire à neuf, sur le pont de

Pierre qui conduisait de la ville au faubourg, une des arches, laquelle avoit été ruinée par les glaces et grandes eaux. La crue de 1711 a détruit la levée en pierres contiguë au pont enjambant le petit chenal, et a porté atteinte à la solidité du pont. Les descriptions des crues de 1790 et de 1804 montrent qu'aux noyades s'ajoutent les pertes économiques avec quantité de marchandises emportées par les eaux (pièces de vin, bois ouvragés) dont, en mai 1804, les bois destinés à la reconstruction du pont du petit chenal. Les ponts ne sont pas les seuls ouvrages atteints par les crues : les ports, les rampes d'accès au bac, les perrés* très exposés au courant doivent également être régulièrement renforcés ou reconstruits.

- 1. Crue de la Loire – Novembre 1868 – Les quais de La Charité-sur-Loire couverts par les eaux. ADN 1Fi (12). A. Dumont
- 2. Épave de bateau déposé contre l'une des piles du pont au cours d'une crue. P. Moyat
- 3. Marque de la crue du 11 novembre 1790 inscrite sur l'une des piles du pont du grand chenal. R. Steinmann

* revêtement en pierres sèches ou maçonneries, destiné à renforcer un remblai, les rives d'un fleuve, les parois d'un canal, etc.

- 1. Relevé en coupe du pont du petit chenal, levé le 9 septembre 1732, montrant l'érosion de la culée côté île du Faubourg. ANF1410202/3/1. A. Dumont
- 2. Débâcle sur la Loire, début XX^e siècle. © Région Centre-Val de Loire, Inventaire général. F. Laugnie
- 3. Projet de construction d'un pont suspendu sur le petit chenal, en 1833. AD Cher. A. Dumont



La Charité petite ville
fossé, en lieu mauvais
ville, et tout percé de fenêtres
en maçonnerie. Il y a encore à
loger 4 compagnies - à 400⁰
contient 800 y auver.
Le faubourg de bourges en
poutre. Il renferme une fabrique



COMMERCE ET VOYAGEURS : LES PONTS COMME VECTEUR D'ÉCHANGES

Le franchissement de la Loire au droit de la ville de La Charité fait l'objet d'un soin coûteux et constant au moins depuis le XI^e s. Le maintien du passage à tout prix, même par bac ou passerelle temporaires si nécessaire, souligne tout l'enjeu de ce lien stratégique entre les deux rives. Au-delà des profits qu'ils génèrent en eux-mêmes, grâce aux péages, les ponts permettent au prieuré et aux habitants de la ville d'importer facilement des denrées du Berry (céréales, animaux), et d'exploiter des domaines de l'autre côté du fleuve. Encore conservées dans la ville actuelle ou simplement évoquées dans les archives et plans anciens, de nombreuses infrastructures, notamment

le grenier à sel, les hôtelleries, les boucheries, le port, ou encore la *revenderie*, les halles et les nombreux marchés, témoignent du dynamisme de cette place marchande qui s'est développée, depuis le Moyen Âge, parallèlement au prieuré. Cependant, un passage facile n'est pas toujours un atout. Ainsi, en 1636, face au risque de propagation d'une épidémie depuis le Berry, la communication sur les ponts est coupée. Les archives médiévales et modernes rappellent systématiquement que les ponts de La Charité, en temps de guerre, sont un point faible qui rend perméable la barrière du fleuve et fait de la ville un lieu stratégique à contrôler.

ENJEU OU HANDICAP : DES PONTS À ABATTRE ?

À l'instar des autres portes de La Charité, le pont est mis en défense (porte et pont-levis) et intégré aux fortifications urbaines, peut-être dès leur reconstruction en 1359. Malgré cette précaution, la ville sera systématiquement assiégée et les ponts plusieurs fois abattus. Si la destruction du pont sur le chenal principal, lors des multiples sièges de la guerre de Cent Ans, ne peut qu'être supposée, couper cette voie de communication reste une tactique systématique de tous les épisodes militaires postérieurs. Lors des guerres de Religion, les ponts sont tout ou partiellement détruits avant 1567 et plusieurs fois en 1577 (pour isoler la ville de son faubourg, puis en représailles) avant que le roi n'envisage un temps de les supprimer définitivement,

pour interdire le passage aux hérétiques pour aller de l'un à l'autre côté de Loire et avoir communication dans le Berry. Les ponts ne sont pas épargnés par les guerres de l'époque contemporaine : en 1870, le pont de pierre est miné sur sa troisième arche dans la prévision d'une invasion probable. S'il n'est finalement pas dynamité lors de ce conflit, il est détruit deux fois pendant la Seconde Guerre mondiale, par les Français d'abord, pour ralentir l'avancée de l'armée allemande, puis par cette dernière ensuite, lors de la débâcle. Finalement, il semblerait que l'homme soit aussi destructeur que la nature, et à la lecture des archives, les dommages commis sur les ponts semblent plus fréquemment les conséquences des guerres et conflits plutôt que des crues et des gales.

1. Dessin du pont de La Charité dans la marge d'une reconnaissance militaire. SHD MR1253. A. Dumont
2. Débris du pont du petit chenal détruit pendant la Seconde Guerre mondiale. P. Moyat
3. Les ponts pendant la Seconde Guerre mondiale ; à l'arrière plan une arche détruite. MH DRAC Bourgogne-Franche-Comté

1. Levé à vue de la route de La Charité à Sancergues par le sous-lieutenant d'état-major Delaforcade. SHD MR1253. A. Dumont
2. Pieux de fondation d'une passerelle provisoire visibles dans le petit chenal. P. Moyat



LA CHARITÉ : UNE VILLE TOURNÉE VERS LE FLEUVE

1. Pieux en bois d'une pêcherie médiévale, en aval de La Charité. P. Moyat

Le fleuve offre de nombreuses ressources qui ont été exploitées durant tout le Moyen Âge et l'époque moderne. Les témoins attestant de l'existence des anciens moulins, pièges à poissons, ports, se trouvent enfouis sous les eaux ou dans les archives. Dans le grand chenal, entre La Charité et l'île du Faubourg, près de 1 500 pieux et piquets ayant appartenu à des digues (pêcherie et/ou moulins) et à des piles (moulins ou écluses à poissons) ont été topographiés et datés. La plupart de ces structures ont été aménagées au cours du XIII^e s., et le fonctionnement de deux bases de moulins sur pilotis a pu être daté plus précisément des années 1230-1240. L'occupation et l'exploitation dense du fleuve

au cours de la première moitié du XIII^e s. semblent correspondre à une période faste du prieuré, associée à des conditions hydrologiques favorables qui ont permis ces constructions en plein chenal. En effet, le XIII^e s. est qualifié de Petit Optimum Médiéval, en opposition au Petit Âge Glaciaire qui débute au XIV^e s. Les religieux du prieuré de La Charité possédaient à la fois des droits liés au fleuve (pêche, moulin) et aux forêts, ce qui fait d'eux les probables maîtres d'œuvre de ces installations. Ainsi, lors d'une transaction opérée en 1089, le seigneur Archambaud de Lameneu accorda aux moines de La Charité l'autorisation de pêcher des saumons et autres poissons à son église située sur la Loire.



EXPLOITATION VIVRIÈRE DE LA LOIRE

Les mentions concernant les moulins ne manquent pas, mais leur imprécision ne permet pas toujours de les relier aux découvertes archéologiques. En 1176, le comte de Sancerre donne au religieux de La Charité un moulin situé au pont, probablement celui de la ville. Il devait s'agir d'un moulin de type pendant ou suspendu, lié à la structure du pont. Au XV^e s., un autre moulin est situé, selon les sources, sous le pont ou sur le pont, près de la chapelle Saint-Nicolas-de-Dessus-les-Ponts. Un autre groupe de moulins, situés Porte de la Marche, semble avoir perduré longtemps à La Charité : ils sont déjà cités au milieu du XII^e s. puis dans les années 1240, en 1365, 1424 et 1426. Certains auraient été bâtis par les religieux,

deux au moins par l'un des prieurs. Les îles apparaissent également assez nombreuses dans les transactions, attestant que ces terrains étaient prisés. Elles offraient un refuge pour certaines cultures vivrières ou le pacage des animaux. Les saulaies, roselières et ripisylves des bords du fleuve constituaient à la fois une protection des berges en stabilisant le sol, une réserve d'osier pour la vannerie et de bois utiles à la confection des clayonnages constituant les pièges à poissons et les digues de moulins. De nombreuses marchandises transportées par bateaux ont transité par les ports de La Charité, dont le sel, comme en témoigne encore aujourd'hui le grenier à sel, l'un des rares conservés dans le Val de Loire.



1. Relevé en cours sur les vestiges de bases de moulin dans le grand chenal. A. Dumont

2. Saule des vanniers, *Salix viminalis*, vime ou osier vert à rameaux souples utilisés en vannerie sous le nom d'osier. *Atlas des plantes de France*, 1891, A. Masclaf

3. Moulins sur pilotis implantés dans une rivière, d'après le *manuscrit Talbot Shrewsbury book*, 1444-1445. M. Treffort



L'ÉTAT ET LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE

Le ministère de la Culture et de la Communication, en application du Livre V du Code du patrimoine, a pour mission d'inventorier, protéger et étudier le patrimoine archéologique. Il programme, contrôle et évalue la recherche scientifique dans les domaines de l'archéologie préventive (liée à des travaux d'aménagement) et de la recherche programmée (dont la seule raison est scientifique).

Il concourt à la diffusion des résultats auprès de tous les publics. La mise en œuvre de ces missions est confiée aux Directions

régionales des affaires culturelles (services régionaux de l'archéologie) ; à ce titre, elles concourent au financement des recherches.

La richesse patrimoniale de la région Bourgogne - Franche-Comté couvre le million d'années de l'aventure humaine en Europe occidentale.



LE DÉPARTEMENT DES RECHERCHES ARCHÉOLOGIQUES SUBAQUATIQUES ET SOUS-MARINES est un service à compétence

nationale localisé à Marseille, relevant de la direction générale des patrimoines du ministère de la Culture et de la Communication. Il a pour vocation de gérer le patrimoine archéologique subaquatique (lacs et cours d'eau) et sous-marin.

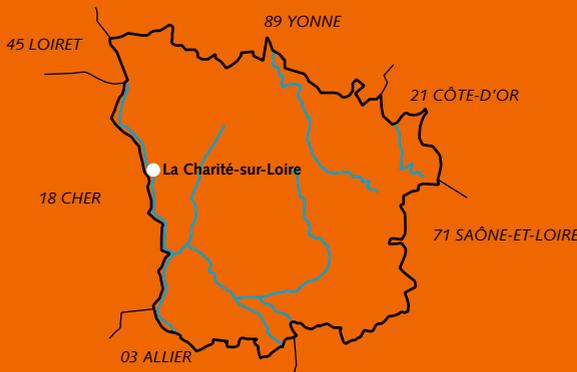


L'établissement public, Le Prieuré de La Charité, a en gestion le prieuré. Il est membre du réseau européen des Centres culturels de rencontre sous le vocable de "Cité du Mot". En prolongement du Festival du Mot, il organise des manifestations et des actions culturelles dans le domaine du mot et du langage. Résidences d'artistes, créations originales, colloques, expositions, visites thématiques et actions pédagogiques en direction des jeunes publics animent le monument tout au long de l'année.



RECHERCHE/DONNÉES/ INFORMATION SUR LE BASSIN DE LA LOIRE ET SES AFFLUENTS

Pour la période 2007-2013, le plan Loire grandeur nature s'est enrichi d'un volet Recherche/Données/Information, dont l'animation a été confiée à l'Établissement public Loire. S'appuyant sur l'expertise d'un conseil scientifique, des actions soutenues dans ce cadre ont mobilisé des équipes de recherches de tout le territoire national faisant appel à de nombreux champs disciplinaires. Une grande attention a été portée à la restitution des travaux, accessibles sur le site www.plan-loire.fr. Les recherches présentées dans cette publication ont bénéficié de financements dans le cadre du Plan Loire grandeur nature.



Maître d'ouvrage :
Prieuré de La Charité,
Cité du Mot

ARCHÉOLOGIE EN BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ
Publication de la DRAC Bourgogne - Franche-Comté
Service régional de l'archéologie
39 - 41 rue Vannerie
21000 Dijon
Tél. : 03 80 68 50 70

Conduite de l'opération :
Annie Dumont/DRASSM,
UMR 6298 ARTEHIS

Texte :
Aurélia Bully/APAHJ,
UMR 6298 ARTEHIS
Annie Dumont
Marion Foucher/
UMR 6298 ARTEHIS
Philippe Moyat/ETS/MC,
UMR 6298 ARTEHIS
Ronan Steinmann/
UMR 6298 ARTEHIS
Catherine Lavier/
dendrochronologue, CNRS
Michelle Hamblin/SRA Guyane
UMR 6298 ARTEHIS

Crédits photographiques :
DRAC Bourgogne - Franche-Comté
Annie Dumont
Marion Foucher
Philippe Moyat
Ronan Steinmann
François Lauginie/
Région Centre-Val de Loire,
Inventaire général

Dessins, plans et relevés :
Annie Dumont
Archives départementales du Cher
Archives nationales
Marion Foucher
Amédée Jullien
Amédée Masclaf
Philippe Moyat
Yvan Robin
Service historique de la Défense (SHD)
Ronan Steinmann
Marcel Treffort

Directrices de collection :
SRA Bourgogne - Franche-Comté
Agnès Rousseau-Deslandes
Annick Richard

Maquette :
Laurent Jacquy

Graphisme :
Céline Henry

Impression :
I.C.O imprimerie

ISSN en cours

Dijon, 2016

Diffusion gratuite dans la limite des stocks disponibles. Ne peut être vendu.



2016
ARCHÉOLOGIE EN BOURGOGNE FRANCHE-COMTÉ
N° 1

Les monographies de la collection, éditées antérieurement, sont disponibles sur le site internet de la DRAC à l'adresse suivante : www.culturecommunication.gouv.fr/Regions/Drac-Bourgogne-Franche-Comte ; sélectionnez l'onglet Ressources documentaires / Publications du Service Régional d'Archéologie.