



HAL
open science

La route sur le pont, le pont sous la route. L'exemple de Pont-d'Ain au XIV^e siècle

Alain Kersuzan

► To cite this version:

Alain Kersuzan. La route sur le pont, le pont sous la route. L'exemple de Pont-d'Ain au XIV^e siècle. Journées d'étude "Les structures matérielles de la route médiévale", Laboratoire Archéorient; Laboratoire Histoire, Archéologie, Littératures des mondes chrétiens et musulmans médiévaux (CIHAM), Mar 2021, Lyon, France. hal-03737239

HAL Id: hal-03737239

<https://hal.science/hal-03737239>

Submitted on 24 Jul 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

La route sur le pont, le pont sous la route

L'exemple de Pont-d'Ain au XIV^e siècle

Alain Kersuzan
CIHAM – UMR 5648

« Il a payé pour la façon du pont sur le Nan¹ à Romenas, fait à neuf, alors qu'il tenait ledit péage, parce que le chemin public menait vers ledit pont, sur le témoignage de Jean de Croso, présent au compte, c'est-à-dire pour cinq toises de mur d'une épaisseur de trois pieds, faites avec chaux et sable, pour deux piles assises dans l'eau pour soutenir le pont et pour le charroi des pierres, de la chaux et du sable et pour le charroi des matériaux dudit pont, depuis le bois du seigneur à Devens jusqu'audit pont et pour le salaire des charpentiers à faire ledit pont avec ces matériaux, le tout évalué et estimé par Nicolas Locon pour la somme de : 7 sous, 6 deniers de gros ». (trad. A. Kersuzan)

Cet article, tiré d'un compte du péage de Saint Germain-d'Ambérieu (Ain)², montre que les ponts, grands ou petits, en pierre et/ou en bois constituaient et constituent encore au fil des obstacles, une part importante de la structure des routes.

Les études archéologiques et historiques sur les ponts en général et dans la région Rhône-Alpes en particulier, à la période médiévale, ne manquent pas, telles celles sur le pont de la Guillotière à Lyon³, ou sur le pont de Vienne (Isère)⁴. Outre les observations et les analyses archéologiques, l'étude du pont de la Guillotière s'appuie sur des textes dont le plus ancien est daté de 1260 (cartulaire d'Ainay), mais celui-ci ne fait que citer l'existence du pont. De l'enquête menée en 1334, lors de la transmission du pont de l'abbaye d'Ainay à l'administration municipale, il ne ressort que le lamentable état de ce dernier. Aucune indication n'est donnée sur sa structure architecturale, mise à part qu'une partie était en bois, l'autre en pierre. Mais qu'en était-il vraiment ? le pont était-il en bois sur des piles de pierre ou est-ce qu'une part de son parcours était en pierre et l'autre en bois ? Pour ce qui est de celui de Vienne - à l'instar de ceux de Lyon, Avignon et Pont-Saint-Esprit - les textes ne témoignent que de « l'œuvre du pont », c'est-à-dire de l'organisme chargé de recouvrer les fonds - principalement issus de la vente des indulgences papales - pour son entretien et ses réparations⁵. Ce n'est qu'en 1503 que l'on a quelques détails sur son

¹ Comme son nom l'indique, le Nan est un ruisseau torrentiel. Il s'écoule à l'est du hameau de Saint-Germain. C'est à son franchissement que se situait le grand péage de Saint-Germain. A.D.C.O., B 9597 (3), peau 4, c. p. Saint-Germain, 1346-1347.

² *Ibidem.*, peau 11.

³ Joëlle BURNOUF, Jean-Olivier GUILHOT, Marie-Odile MANDY, Christian ORCEL, *Le pont de la Guillotière : franchir le Rhône à Lyon*, DARA, n° 5, Lyon, 1997. Cet ouvrage est consultable sur : [books OpenEdition. Org/alpara/1634](http://books.OpenEdition.Org/alpara/1634).

⁴ Jean MESQUI, « Le pont sur le Rhône à Vienne. Esquisse d'une histoire technique à travers les textes », *Bulletin Monumetal*, t. 151, 1993, p. 121-136.

⁵ *Ibidem*, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Picard, Paris, 1986, p. 111 et suivantes.

aspect, mais il semble alors assez différent de celui que suggèrent les témoignages antérieurs⁶. Ainsi les enquêtes, les comptes rendus sur l'état des ponts ne font souvent que donner une image peu précise, en tout cas suggestive des édifices.

Les sources iconographiques sont certes d'un précieux secours, mais celles concernant le pont de la Guillotière et celui de Vienne n'apparaissent qu'à la Renaissance. Pour celui de Pont-d'Ain qui est au centre de cette étude, il n'en existe aucune. La plus ancienne représentation du site date de 1624. Il s'agit d'une immense peinture murale (4 m x 2,50 m) réalisée dans la grande tour du château des Echelles à Jujurieux (Ain)⁷. (**fig. 1**). Le pont, détruit l'année précédente par une gigantesque crue, ne fut jamais reconstruit et ne figure logiquement pas sur celle-ci.

« Il suffit de passer le pont, c'est tout de suite l'aventure » a chanté le poète⁸. Cependant avant de le passer, il faut le construire. Il s'agit alors d'une toute autre aventure, car l'entreprise nécessite une imposante mobilisation humaine et financière avec le concours de moyens techniques complexes. L'aventure a, de ces faits, toujours été périlleuse et dans l'Antiquité, il fallait s'assurer les faveurs ou pour le moins la neutralité des divinités locales pour mener à bien les constructions. Au Moyen Âge, saints et diables ont participé de manière souvent pittoresque à l'événement. On ne compte plus le nombre de « pont du Diable » ou Pont saint... en France et dans tout l'occident médiéval.

Dans le comté de Savoie, pas de saints, ni de diables, pas de légende non plus, mais des hommes dont l'activité a été transcrite en latin dans des comptes d'œuvre, de châtelles et de péages, sur des peaux de parchemin cousues l'une à l'autre, formant pour finir un rouleau⁹. La comptabilité savoyarde était pragmatique, pointilleuse et tatillonne. La moindre dépense faisait l'objet d'une description minutieuse des travaux, des raisons pour lesquelles ils avaient été entrepris, des moyens mis en œuvre et des dépenses engagées. L'officier avait à fournir, les justificatifs détaillés (*particula*), des factures (*lettra de testimonio*) et des reçus (*lettra de recepta*) de sa gestion. À défaut de produire ces documents auxquels s'ajoutaient parfois le témoignage oral des artisans et des vérificateurs des travaux, présents au rendu de l'exercice, l'officier était débouté de la dépense. On comprend ainsi le soin qu'il mettait à bien conserver les traces et preuves de sa gestion. C'est grâce aux innombrables détails qui nous y sont donnés que nous pouvons reconstituer avec assez de précision la forme et les structures des ouvrages savoyards.

⁶ *Ibidem*, p. 123.

⁷ Alain KERSUZAN, « Les peintures murales de la Tour des Échelles à Jujurieux (Ain) », *Châteaux et atlas, Actes du colloque de Chagny*, oct. 2012, S. Le Clech - H. Mouillebouche (dir.), CeCab, Chagny, 2013, p. 226-243.

⁸ Georges BRASSENS, 1953.

⁹ Jean-Louis GAULIN, Christian GUILLERÉ, « Des rouleaux et des hommes ; premières recherches sur les comptes de châtelles savoyardes », *Etudes savoisiennes* /1, Chambéry, 1992, p. 50-109 ; Alain KERSUZAN, « Des châteaux et leurs rouleaux. Les comptes des châtelles savoyardes aux XIII^e et XIV^e siècles », *Château, livres et manuscrits IX^e - XXI^e siècles, Actes des rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord*, sept. 2005, A.-M. Cocula - M. Combet (dir.), Bordeaux, 2006, p. 41-58 ; *Id* « Registres de papier et rouleaux de parchemin. Etude comparative de la forme et de l'usage des comptes de châtelles et de péages dauphinois et savoyards du milieu du XIII^e au milieu du XIV^e siècle », *La Savoie et ses voisins dans l'histoire de l'Europe, Actes du XLIII^e congrès des Sociétés Savantes de Savoie, Annecy*, 2010, Annecy, 2010, p. 37-50.

Plusieurs ponts sont cités dans le gigantesque *corpus* des comptes savoyards. À ma connaissance aucun n'est aussi systématiquement et précisément décrit que celui de Pont-d'Ain. Dans les comptes des œuvres civiles et militaires, dans ceux de la châteltenie ou du péage de la fin du XIII^e jusqu'au premier tiers du XV^e siècle, il n'existe pas un seul compte qui ne parle des travaux pour le pont qui enjambait la tumultueuse rivière. Ces comptes, conservés aux Archives départementales de la Savoie à Chambéry et de la Côte d'Or à Dijon, se suivent sans aucune interruption de 1296 à 1535.

Le pont et le péage de Pont-d'Ain ont été étudiés par Louis Moyret (†) dans le cadre d'un travail universitaire soutenu en 1983¹⁰, mais ce mémoire principalement axé sur les denrées transitant par le pont est maintenant ancien et souffre de plusieurs erreurs dans la compréhension des textes médiévaux. Paul Cattin, ancien directeur des archives départementales de l'Ain, a édité, en deux volumes, une toute petite partie des comptes de la châteltenie¹¹. Ces éditions ont été réalisées à partir des microfilms que possédaient les archives de l'Ain à cette époque. Malheureusement, les opérateurs des prises de vues, ont oublié ou sauté plusieurs peaux de parchemin, voire des comptes entiers. Les notes au dos - comme le contrat de réfection de quatre chevalets en 1330¹² - sont absentes des photographies. L'archiviste lui-même a commis plusieurs fautes d'importance qui modifient gravement les dates et la continuité des exercices. Eu égard à ces manques, c'est à partir des textes originaux que s'est réalisée cette étude.

Pont-d'Ain, un carrefour routier

La petite ville de Pont-d'Ain se situe à une cinquantaine de kilomètres au nord-est de Lyon, à la pointe méridionale du Revermont, au pied d'un large promontoire qui domine faiblement la rivière d'Ain, sur sa rive droite (**fig. 2**). À partir de Neuville-sur-Ain - 5 kilomètres en amont - avant les aménagements du XX^e siècle, le cours d'eau s'élargissait et un grand méandre ralentissait la force du courant. La rivière arrivait à Pont-d'Ain affaiblie et moins profonde. À quelques hectomètres en aval, elle s'étalait et formait de vastes marécages¹³. Le site était donc propice à la construction d'un pont. Il l'était d'autant plus qu'au Moyen Âge, il s'est trouvé aux confins de plusieurs entités politiques puissantes et rivales, ainsi qu'à la jonction des routes menant vers Lyon, Genève, la Bourgogne, la Provence et l'Italie par le mont Cenis. (**fig. 3**) Le pont a conféré une grande importance à cette croisée des chemins, au point de lui donner son nom. À plusieurs reprises, le château et la ville sont simplement appelés « château du pont » ou « ville du pont » dans les textes médiévaux.

¹⁰ Louis MOYRET, *Le péage de Pont-d'Ain au début du XIV^e siècle*, Mémoire de maîtrise, Paris I, (dactyl), 1983.

¹¹ Paul CATTIN, « Le château et le pont de Pont-d'Ain au début du XIV^e siècle », *Cahiers René de Lucinge*, n° 27 & 28, Ambérieu-en-Bugey, 1991-1992. Une part seulement des dépenses effectuées jusqu'en 1340 est ainsi éditée. La plus grande partie du corpus reste inédite.

¹² A.D.C.O. B 9022 (2), dos de la peau 14, c. c. Pont-d'Ain, 1329-1330.

¹³ La toponymie conserve le souvenir de ces zones marécageuses comme Châtillon-la-Palud, Chenavieu, La Motte-aux-joncs.

Il a existé un autre pont sur l'Ain à l'époque médiévale. Il fut construit à Chazey-sur-Ain, sur ordre du dauphin en 1317, peu après la reconstruction du château du même nom¹⁴. Ce pont, sous lequel fut installé un moulin, devait se situer aux environs de l'actuel lieu-dit « Pont-de-Chazey » où se trouvait un port et un péage. Ce pont était nécessaire au dauphin pour se rendre à Meximieux, Pérouges et Loyes, villes dont il était le coseigneur avec le sire de Beaujeu - jusqu'en 1327 -. Sa construction avait également pour but d'y fixer un péage afin de financer la reconstruction du château, la fortification du bourg et une part de l'âpre guerre qui l'opposait au comte de Savoie¹⁵. Les comptes dauphinois sont très laconiques et nous n'avons aucun renseignement sur la structure architecturale de cet ouvrage. Néanmoins, il apparaît que ce passage, tant du point de vue économique que des circulations, n'a jamais eu l'importance de celui de Pont-d'Ain.

Pont d'Ain et la politique économique et territoriale des comtes de Savoie

Le comte Amédée V de Savoie se rendit acquéreur d'une grande part du Revermont dont le petit bourg de Pont-d'Ain en 1289¹⁶. À partir de cette date, la traversée de l'Ain fut au cœur de la politique territoriale, militaire et économique des princes de Savoie. La réparation du pont, réalisée dès 1296, après l'achat d'une grande part des droits de pontonnage qui restaient à Etienne de Coligny, au moyen d'un subside essentiellement payé par les Bressans¹⁷, fut le premier élément d'un vaste projet destiné à favoriser les passages, par le Bugey et la Bresse, des marchands savoyards et italiens se rendant, deux fois par an, aux foires de Champagne et de Chalon-sur-Saône. Pour attirer ces marchands, une seconde foire, ayant lieu à l'octave de la Saint-Martin (18 novembre), accompagnée de plusieurs privilèges fut créée à Pont-d'Ain en 1298¹⁸.

Dans le même temps, commençait l'édification d'un grand château qui dominait le vieux bourg et le pont. En 1300, alors que le château était capable de se défendre et devenait le centre d'une nouvelle châtellenie, le comte fondait une ville neuve et établissait, en accord avec les Génois et les habitants d'Asti (Piémont), un itinéraire protégé pour les marchands¹⁹. Il ne fut sans doute pas très écouté, car au début de l'année 1302, il envoya plusieurs châtelains de Bresse aux foires froides de Lagny, en Champagne - organisée chaque année entre le 2 et le 15 janvier - et de Chalon-sur-Saône - début février - pour présenter une lettre aux capitaines des Lombards et aux divers consuls et marchands leur enjoignant de passer désormais par la Bresse et le Bugey en raison des dépenses qui y avaient été faites

¹⁴ A.D.I., 8 B 254, c. c. Saint-Sorlin, 1316-1317.

¹⁵ Alain KERSUZAN, *Défendre la Bresse et le Bugey, Les châteaux savoyards dans la guerre contre le Dauphiné 1282- 1355*, Presses Universitaires de Lyon, Lyon, 2005, p. 39-92.

¹⁶ *Ibidem*, p. 31-32.

¹⁷ A.D.S. SA 5765 (1), c. o. des ponts de Pont-d'Ain et du Suran (Pampier), 1296-1298 ; A.D.C.O., B 9521 (2), peau 3, c. c. Saint-André-en-Revermont, 1298 ; Id., B 9157 (2), peau 4, c. c. Pont-de-Vaux, 1297-1298 ; id., B 6743 (2), peau 13, c. c. Bagé, 1303.

¹⁸ A.D.S, SA 5765 (2), c. o. des ponts de Pont-d'Ain et du Suran, 1298-1299.

¹⁹ Yves RENOARD, « Les voies de communication entre la France et le Piémont au Moyen Âge », *Études d'histoire médiévale*, t. LXI, Turin, 1963, p. 233-256.

pour réparer les ponts sur le Suran, à Saint-André-en-Revermont - 5 km au nord de Pont-d'Ain - et sur l'Ain et leur offrir d'autres facilités comme un accompagnement armé au travers de la plaine. Les marchands et leurs escortes devaient faire le serment de prendre cette route et non une autre, en particulier celle qui, après Lyon, passait par le Viennois et l'Île de Crémieu²⁰. L'ultime élément politique et économique relatif à ce détournement des marchands fut la construction, en 1305, de la *bâtie* de Luisandre²¹, sur le chemin entre Ambronay et Saint-Rambert-en-Bugey (**fig. 3**). Ces résolutions qui privaient le dauphin et ses alliés des revenus de leurs péages ne manquèrent pas d'attiser la guerre que se livraient les deux princes depuis vingt ans. En outre, cela affaiblissait encore davantage les échanges commerciaux déjà vacillants de la ville de Lyon où ces derniers avaient beaucoup d'intérêts²².

Le pont et ses emplacements

À Pont-d'Ain, le pont, comme le péage existait bien avant la mainmise des comtes de Savoie sur la région. Leur existence est attestée en 1260, mais elle était sans doute plus ancienne. Une part des droits levés sur les passages appartenait alors à différents petits seigneurs des environs, l'essentiel restant à Etienne de Coligny²³. Lorsqu'il eut acquis la plupart des droits de pontonnage en 1296, Amédée V fit réparer le pont, non le construire.

Du point de vue architectural, P. Cattin a proposé une possible origine romaine du premier pont par le fait qu'en 1296, il est dit dans un compte de Pont-d'Ain qu'il avait une pile en pierre. En vérité, il en existait plusieurs. Les comptes de Pont-d'Ain et ceux d'autres châtelainies de Bresse en témoignent²⁴ et vont jusqu'à dire que, jusqu'en 1340, il existait une grande arche de pierre au milieu du pont²⁵. Romain ou non, à la fin du XIII^e siècle, le pont en mauvais état avait des vestiges qu'il était nécessaire de restaurer voire de reconstruire. Eu égard à ce que déclarent les textes, tout porte à croire qu'à cette époque, une partie de l'ouvrage était composée de chevalets en bois posés sur les piles de pierre, à l'instar de ceux de Lyon au XIII^e siècle²⁶ et de Vienne en 1410²⁷. Les parties du passage où les piles n'existaient plus étaient faites de puissants chevalets de bois directement plantés dans le lit de la rivière.

La présence d'éléments en pierre et en bois pour les ponts médiévaux était courante au Moyen Âge. Par exemple, le pont de la Guillotière à Lyon fut reconstruit tant en pierre qu'en bois à partir de 1335. Il n'avait alors qu'une seule arche en maçonnerie, près de la rive droite. Ce n'est que progressivement que

²⁰ Antoine PERRET, Les routes et les péages dans les états savoyards et le commerce international, A.D.A, div. XIX, J 265, p. 9-10.

²¹ Alain KERSUZAN, *La bâtie de Luisandre (Ain), Histoire et archéologie d'une fortification savoyarde de frontière au XIV^e siècle*, LLSH., Chambéry, 2010.

²² Jacques RAUSSIAUD, « Lyon 1300 », *Lyon 1312. Rattacher la ville au royaume ?* A. Charansonnet, J.-L. Gaulin, X. Helary, CIHAM, Lyon, 2020, p. 28.

²³ Paul CATTIN, « Le château et le pont de Pont-d'Ain, *op. cit.*, n° 27, p. 14.

²⁴ Toutes les châtelainies qui participèrent aux diverses réparations du pont témoignent qu'il y avait plusieurs piles en pierre, A.D.S. SA., 5765 (1), peau 1, c. o. des ponts de Pont-d'Ain et du Suran, 1296-1298 ; A.D.C.O., B 9521 (2), peau 3, c. c. Saint-André en Revermont, 1298 ; Id. B 6743 (2), peau 13, c. c. Bagé, 1303.

²⁵ *Ibidem*, B 9015 (2), peau 3, c. c. Pont-d'Ain, 1305 ; Id., B 9157 (2), peau 4, c. c. Pont-de-Vaux, 1297-1298.

²⁶ Joëlle BURNOUF, Jean-Olivier GUILHOT, Marie-Odile MANDY, Christian ORCEL, *Le pont de la Guillotière*, p 45.

²⁷ Jean MESQUI, *Le pont sur le Rhône à Vienne...*, p. 122.

furent édifiées des piles en pierre, fondées sur des pieux de chêne enfoncés dans le lit du fleuve. Sur chacune de ces piles était ancré un chevalet de bois qui supportait le tablier également en bois. Il fallut attendre 1559 pour que soit prise la décision de complètement remplacer le bois par la pierre²⁸. De même, en 1431, sur le pont de Vienne, quatre des cinq arches de pierres écroulées en 1412, furent remplacées par des tabliers de bois reposant sur les vestiges des piles supportant auparavant les arches²⁹. Parmi les innombrables occurrences relatives aux réparations et réfections du pont à Pont-d'Ain, il ne pouvait y manquer des indications plus ou moins directes quant à l'endroit où il traversait l'Ain et où il se raccordait la ville. La plus précise des occurrences déclare que « pour améliorer et renforcer l'enceinte de la ville du pont, une palissade de pieux a été faite depuis le pont jusqu'à la porte par laquelle on sort vers Oussiat - à l'est du bourg - sur une longueur d'environ vingt toises »³⁰, c'est-à-dire environ 37 m³¹. Une autre occurrence nous informe qu'en 1310, le moulin flottant installé « sous le pont », fut descendu en aval « pour le placer près de la porte de Varambon - à l'ouest - parce qu'on ne pouvait plus moudre sous le pont »³². Enfin, un autre témoignage stipule qu'en décembre 1340, on retira de dessous le pont, du côté de Varey - à l'est - les grosses pierres de la grande arche qui s'était écroulée et qui empêchaient la navigation³³.

Le pont traversait donc l'Ain dans la partie orientale du bourg et se raccordait à celui-ci à moins de quarante mètres de la tour porche de son entrée (**fig. 4**), au travers d'une autre tour porche fortifiée et voûtée³⁴, près de l'église qu'avait fait construire Marie de Brabant en 1303³⁵, la seconde épouse d'Amédée V. La proximité de cet édifice religieux avec l'entrée sur le pont montre qu'à Pont-d'Ain, comme partout ailleurs, la protection des saints n'était pas négligée pour la traversée. Le débouché du pont sur la rive gauche, se trouvait à l'est du hameau du Blanchon sur un espace au toponyme évocateur de l'Île. Ce terme prouve que le cours de l'Ain divaguait en plusieurs bras et isolait des terres lors des périodes de crue. C'est ainsi qu'en 1346-1349, on fut obligé d'ajouter « trois chevalets du côté de La Mire d'Ambronay³⁶ où l'eau avait creusé la terre et détruit la rive à tel point qu'il était nécessaire de faire ces chevalets et d'allonger par eux le susdit pont »³⁷. Les fouilles archéologiques menées par S. Gaime et F. Gabayet en 2017 et 2018 sur le site de la bâtie de Vieu-sous-Varey, situé à moins de huit-cents mètres

²⁸ Joëlle BURNOUF, Jean-Olivier GUILHOT, Marie-Odile MANDY, Christian ORCEL, *Le pont de la Guillotière ...*, p. 127.

²⁹ Jean MESQUI, « Le pont sur le Rhône à Vienne... », p. 122.

³⁰ A.D.C.O., B 9021 (1), peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1319-1320.

³¹ La toise équivalait alors à 1,88 m. cf. Alain KERSUZAN, « La mesure standardisée des toises de construction dans les châteaux forts du comté de Savoie fin XIII^e - fin XIV^e siècle », *La Mesure, espaces, hommes et techniques, Actes de la journée d'étude du C.F.M.H. à Paris, Sorbonne*, déc. 2006, Cahiers de métrologie n° 24-25, 2006-2007, p. 21-28.

³² A.D.C.O., B 9019 (1), peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1310-1311.

³³ *Ibidem*, B 9026, peau 25, c. c. Pont-d'Ain, 1340-1342.

³⁴ A.D.S. SA., 5765 (1), peau 1, c. o. des ponts de Pont-d'Ain et du Suran, 1296-1298.

³⁵ A.D.C.O., B 6743 (2), peau 13, c. c. Bagé, 1303-1304. Jusqu'au XVIII^e siècle, le centre paroissial était situé à Oussiat (à 3 km à l'est de Pont-d'Ain). La chapelle dans la ville permettait aux habitants de Pont-d'Ain d'assister plus aisément à l'office dominical, Ernest CUAZ, *Histoire du château de Pont-d'Ain*, Lyon, 1892, p. 28.

³⁶ La mire d'Ambronay était une sorte de montjoie qui, visible d'Ambronay, indiquait la direction à prendre pour aller vers le pont. Voir fig. 3.

³⁷ A.D.C.O., B 9028, peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1346-1349.

de l'entrée du premier pont de Pont-d'Ain montrent à quel point, l'Ain débordait de son lit naturel et générait plusieurs bras et lônes au-delà de sa rive gauche³⁸.

Mais le pont ne fut pas toujours ici. L'écroulement de l'arche en 1340, allié à des considérations techniques et sécuritaires ont fait décider - après la Pentecôte 1354 - de le reconstruire en aval, à l'autre extrémité de la bourgade, du côté de Varambon, près de la tour occidentale de l'entrée dans la ville neuve, mais en avant de cette dernière. (**fig. 5**). Cette position est donnée par un compte daté de cette année-là dans lequel il est indiqué que le moulin flottant est alors situé sous le pont. Or, il est connu que depuis 1335, ce moulin avait été définitivement établi près de la ville, au niveau de la porte de Varambon, dans le canal creusé à cette époque³⁹. D'autres preuves de la construction de ce nouveau pont, en aval de l'ancien, sont données par différents comptes qui furent rendus entre 1354 et 1356. En juin 1354, Barraud de Saix, le châtelain-péager de Pont-d'Ain faisait réparer le pont sur le Suran qui s'était écroulé sous les charges des charrettes transportant le bois d'œuvre pour la construction du pont neuf de Pont-d'Ain⁴⁰. Durant la construction du nouveau pont, l'ancien resta en fonction, mais son entretien fut réduit et les passages devinrent dangereux. Comme le chantier avait pris du retard et qu'il n'était pas question que la route et le péage fussent coupés, Pierre de Genos - le successeur de Barraud de Saix - fit, à la hâte « réparer le vieux pont pour le passage des foires du mois de septembre 1354 parce que le nouveau pont n'était pas achevé »⁴¹. Le dernier entablement du pont neuf ne fut réalisé, du côté de la rive gauche, qu'en août 1355 par le charpentier Pierre Trailliat⁴². Beaucoup plus tard, le rapport d'un ingénieur des Ponts et Chaussées, rédigé en 1808, déclare que « le niveau de l'Ain était si bas cette année-là que l'on put voir à cet endroit - à l'ouest de la ville - les derniers vestiges en bois du pont médiéval »⁴³. Il s'agissait des restes des pieux plantés dans le fond du lit que la sécheresse avait fait apparaître. Ils furent retirés pour sécuriser la navigation quand celle-ci pourrait se faire à nouveau.

Le pont sur l'Ain s'est donc tenu, selon les périodes, à deux endroits différents. Le plus ancien sur piles de pierre et chevalets de bois débouchait dans le bourg, près de la porte orientale, le second entièrement en bois et plus tardif, arrivait au-devant de l'entrée occidentale de la ville (**fig. 5**). La forme de leur terminaison respective sur la rive gauche était identique, c'est-à-dire que leur dernier tablier était en pente douce, soutenu par un chevalet de moindre hauteur⁴⁴.

Heurts et malheurs du pont

³⁸ Sébastien GAIME et Franck GABAYET, *Rapport de fouilles au Pont Rompu, commune de Vieu-sous-Varey (Ain)*, I.N.R.A.P., 2018.

³⁹ Alain KERSUZAN, « La dérivation de l'Ain au pied du château de Pont-d'Ain, en 1335 », *L'eau autour des châteaux, Actes du colloque de Chagny*, oct. 2014, N. Faucherre - D. Gautier - H. Mouillebouche (dir.), CeCaB, Chagny, 2015, p. 150 - 163.

⁴⁰ A.D.C.O., B 9037 (1), peau 5, c. c. Pont-d'Ain, 1354-1355.

⁴¹ *Ibidem*, peau 7.

⁴² *Ibidem*.

⁴³ Edgar DE QUINSONAS, *Matériaux pour servir à l'histoire de Marguerite d'Autriche*, Paris, 1860, p. 231.

⁴⁴ A.D.C.O., B 9022 (2), dos de la peau 14, c. c. Pont-d'Ain, 1329-1330.

Tous les ponts ont une histoire qui est celle de leur construction, de leurs luttes contre les crues, leurs dégradations par le temps, les guerres et les hommes et ensuite leurs réparations et reconstructions successives sans lesquelles nous ne saurions quasiment rien d'eux.

La plus récurrente des destructions venait des crues du printemps et de l'automne. Celles-ci étaient parfois de gigantesques inondations. En 1367, la pluie incessante fit déborder toutes les rivières de la région. À Pont-d'Ain la crue fut si grande que le canal disparut sous les eaux, le moulin flottant fut submergé et une grande partie du pont détruite⁴⁵. Celle de 1623 emporta tout sur son passage dont le pont, le chevet de l'église urbaine dans laquelle était conservée la châsse qui contenait le cœur de Philibert le Beau, duc de Savoie, mort à Pont-d'Ain en 1504.

Lors des crues, l'eau montait soudainement et brutalement au niveau du tablier qui offrait une telle résistance à l'écoulement que tout était emporté. Les chevalets sur lesquels il reposait étaient rapidement arrachés quand ceux-ci étaient un peu vétustes. Si la puissance du flux n'avait pas déjà détruit les *tournes* qui, en amont, dirigeaient une part du courant vers l'entrée du canal⁴⁶, ou plus en aval celles qui dirigeaient l'eau vers la ville, les arbres qui avaient été déracinés devenaient de redoutables destructeurs. Tels de gigantesques béliers, ils défonçaient ces *tournes* libérant subitement un flux d'une force titanesque qui ravageait tout. S'ils ne détruisaient pas les piles ou les chevalets, les arbres se mettaient en travers du courant en s'appuyant sur eux⁴⁷. La résistance qu'ils offraient à la force du flot était alors énorme. En quelques heures, l'eau passant sous eux ravinait le fond du lit et déchaussait les piles et les fiches des chevalets⁴⁸ qui étaient emportées au loin. Les tabliers étaient détruits et en tombant brutalement dans l'Ain, ils arrachaient les éléments des travées voisines auxquelles ils étaient fixés. Le pont était alors coupé et gravement endommagé.

Des destructions partielles furent également provoquées par la vétusté des matériaux constituant les travées. Ainsi, le tablier du pont fut détruit en 1352 par les lourds chariots transportant le vin du seigneur de Saint-Germain-d'Ambérieu à Pont-d'Ain de telle sorte qu'une vingtaine de planches de la travée se brisèrent et tombèrent à l'eau avec le vin et les trois attelages de bœufs qui le portaient⁴⁹. Comme nous l'avons vu plus haut, le même incident arriva sur le pont du Suran lors de la construction du pont neuf en 1354.

Aux destructions opérées par le temps et les forces de la nature se sont ajoutées celles des hommes. Certaines furent réalisées pour cause de guerre, d'autres furent accidentelles, quelques-unes délictuelles. Il y eut plusieurs entreprises guerrières pour empêcher les restaurations du pont. En 1299, le dauphin avait « regroupé une armée à l'Île-de-Crémieux pour venir détruire le pont de l'Ain »⁵⁰. Des troupes

⁴⁵ *Ibidem*, B 9045, peau 15, c. c. Pont-d'Ain, 1367-1370.

⁴⁶ *Ibidem*, B 9024 (2), peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1334-1335.

⁴⁷ *Ibidem*, B 9017 (1), peau 2, c. o. de Pont-d'Ain, 1305-1306.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ *Ibidem*, B 9033 (2), peau 16, c. c. Pont-d'Ain, 1351-1353.

⁵⁰ *Ibidem*, B 7087, peau 7, c. c. Bourg-en-Bresse, 1298-1300.

ennemies au comte de Savoie ont, à de nombreuses reprises, été réunies pour mettre en pièces le pont et attaquer le château⁵¹.

Le pont fut également détruit plusieurs fois par des radeaux qui venaient heurter les chevalets et les piles. Une part de ces accidents était le fait de radeliers maladroits, à qui une forte amende de vingt sous était infligée⁵² et les radeaux confisqués. Mais tout porte à croire que d'autres radeaux ont été lancé en amont par les gens des châteaux de Varey ou de Poncin, ennemis du comte, pour qu'ils percutent le pont et le ruinent en partie.

Enfin, une part des détériorations étaient dues à des actes de délinquance. Un nommé Trasey et son complice Pierre Troyllat - charpentier travaillant parfois sur le pont - furent condamnés pour avoir pris du sable sous le pont, affaiblissant ainsi la tenue des piliers situés sur la langue de terre séparant la rivière du pied des murailles de la ville⁵³. Outre la dégradation, il s'agissait d'un vol, car ce sable était utilisé pour fabriquer le mortier des constructions comtales. Un certain Abbran de Longeville, étranger à Pont-d'Ain, « vola trois planches du pont »⁵⁴. Pierre Berlion de Rémens (Château-Gaillard) « emporta chez lui une des planches du tablier »⁵⁵. Ce ne sont là que quelques exemples parmi les actes volontaires de détérioration du pont.

Les ruines du pont donc furent très nombreuses, cependant il convient de ne pas prendre au pied de la lettre ce qu'en disent les comptes. Lorsque ces derniers déclarent que le pont était entièrement détruit, il ne faut pas comprendre qu'il n'en restait rien. Des entablements et des travées avaient été arrachés, mais la plus grande partie demeurait. C'est parce que la traversée était devenue impossible que les comptes parlent de destruction. Nous en voulons pour preuve l'article qui témoigne qu'en juillet 1332 « l'inondation détruisit totalement le pont ». Or, dans les travaux qui suivent cette détérioration, trois chevalets seulement durent être refaits du côté de La Mire d'Ambronay. Les comptes ont beau être des textes pragmatiques, ils n'en restent pas moins subjectifs et offrent par ailleurs plusieurs anecdotes pittoresques comme celle des bouviers faisant, à la corvée, le transport des matériaux pour la réparation du pont sur le Suran. Ces derniers perdirent en chemin plusieurs poutres et planches récupérées du pont sur l'Ain. Peu motivés, sans doute, pour ce travail, ils ne ramassèrent rien des matériaux tombés des charrettes. La corvée n'ayant pas été effectuée correctement selon le châtelain, ils durent la payer et d'autres corvéables furent chargés de récupérer ces matériaux pour les apporter au chantier⁵⁶.

⁵¹ *Ibidem*, B 9583, (3), peau 15, c. p. Saint-Germain, 1325-1326 ; Id., B 7087 (2), peau 17, c. c. Bourg-en-Bresse, 1299-1300 ; Id., B 8058, (3), peau 26, c. c. Jasseron, 1326-1327, Id., B 9524 (4), peau 24, c. c. Saint-André-en-Revermont, 1327-1328, etc.

⁵² *Ibidem*, B 9014 (1), peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1303-1304 ; Id., B 9022 (2), peau 9, 1329-1330.

⁵³ *Ibidem*, B 9045 (2), peau 18, c. c. Pont-d'Ain, 1368-1370.

⁵⁴ *Ibidem*, B 9046 (3), peau 19, c. c. Pont-d'Ain, 1374-1375.

⁵⁵ *Ibidem*, B 9024 (1), peau 4, c. c. Pont-d'Ain, 1332-1334.

⁵⁶ *Ibidem*, B 9021 (5) peau 20, c. c. Pont-d'Ain, 1322-1323.

C'est par ces innombrables travaux de restauration consignés dans les comptes qu'il est possible, avec une assez grande précision, de reconstituer les deux ponts, connaître les matériaux qui les composaient ainsi que les techniques utilisées pour leur mise en œuvre.

Les infrastructures du pont

Après chaque destruction, le pont était réparé presque aussitôt, parce que le péage représentait une grande part des recettes du site et qu'il ne fallait pas que les marchands prennent l'habitude de prendre un autre chemin. Il était également très important que le comte de Savoie, son fils héritier apanagé en Bresse et les troupes de soldats ayant à faire des chevauchées agressives ou défensives puissent traverser l'Ain en toute occasion. C'est la raison pour laquelle, en attendant la fin des travaux, le châtelain-péager louait parfois des bateaux pour faire les traversées⁵⁷. Mais on ne pouvait éviter le détournement d'une part des passagers et des marchands quand il fallait plusieurs semaines pour tout remettre en état. C'est ainsi qu'en 1347 « plusieurs chevaux de prix ont traversé par le port de Varambon à cause de la destruction du pont »⁵⁸.

Comme on ne pouvait guère perdre de temps pour engager les réparations, l'édit du comte Philippe 1^{er} (1268-1285) obligeant à crier l'adjudication des travaux comtaux plusieurs fois par semaine durant un mois sur toutes les places des villages et des bourgs de la châtellenie ainsi que sur celles de ses voisines, n'avait pas cours pour le pont. On recrutait le plus vite possible les hommes capables de réaliser les travaux quand bien même leur prix était prohibitif et peu négociable eu égard à l'urgence de la situation. Par ailleurs, construire ou réparer un pont était une affaire de spécialistes que l'on ne trouvait pas toujours sur place. C'est ainsi qu'en 1298, puis à nouveau en avril 1308, le maître pontonnier Perret de Port, son frère et trois charpentiers avec eux vinrent de Genève sur ordre du comte de Savoie pour réparer le pont⁵⁹.

Mais avant que commencent les réparations effectives, voire pendant qu'elles se faisaient, pour ne pas empêcher le fonctionnement du péage, un faux pont était rapidement établi. Ce faux pont n'était pas un pont provisoire construit à côté de celui qui était en partie détruit. La complexité de l'œuvre, le temps, le coût des matériaux et des salaires qui auraient été dépensés pour cela rendent cette proposition irrecevable⁶⁰. Par ailleurs, on ne voit pas pourquoi il aurait été construit un pont provisoire, traversant entièrement la rivière, quand seulement une, deux ou trois travées avaient été détruites.

Le faux pont dont il est question à chaque fois que des destructions importantes eurent lieu, consistait en la remise en place très rapide d'une partie des éléments perdus avec les matériaux entreposés pour cela dans la tour porche du pont, du côté de la ville⁶¹ et ceux que l'on avait pu récupérer en aval de la

⁵⁷ *Ibidem*, B 9021 (8), peau 30, c. c. Pont-d'Ain, 1324-1325.

⁵⁸ *Ibidem*, B 9029 (1), peau 3, c. c. Pont-d'Ain, 1347-1348.

⁵⁹ *Ibidem*, B 9018 (2), peau 6, c. c. Pont-d'Ain, 1307-1308.

⁶⁰ Paul CATTIN, « Le château et le pont de Pont-d'Ain... », p. 16.

⁶¹ A.D.C.O. B 9021 (5), peau 18, c. c. Pont-d'Ain, 1322-1323 ; Id., B 9023, peau 3, 1332.

rivière⁶². On se dépêchait de réparer ou de remplacer les chevalets et de poser une partie, sans doute moins large, du tablier afin de rétablir le plus vite possible la circulation, quand bien même celle-ci pouvait n'être que piétonnière⁶³. Le faux pont n'avait rien d'un pont provisoire, ce n'était que parce que le « vrai pont » était incomplet qu'il était appelé ainsi⁶⁴.

Plusieurs différences caractérisent le premier du second pont. Le plus ancien avait quelques piles en pierres dont nous avons le témoignage par les réparations qui y furent réalisées dans les dernières années du XIII^e siècle. Eu égard à la faiblesse des sommes engagées pour cela, rien n'interdit de penser que les restaurations ne consistaient qu'en la remise en état des socles sur lesquels étaient ancrés les chevalets devant supporter le tablier. Les représentations des ponts de La Guillotière et de Vienne au XVI^e siècle, peuvent nous donner quelques idées sur la structure de ces chevalets (**fig. 6**). Pour Pont-d'Ain, nous ne connaissons pas le nombre ni la forme de ces piles ni même si elles se suivaient régulièrement ou en alternance avec les grands chevalets de bois dans la traversée du cours d'eau. En revanche, plusieurs d'entre elle se trouvaient à pied sec durant les périodes de basses eaux quand réapparaissait la langue de terre que les comptes appellent La Morte Eau. Ce terrain sur lequel on faisait pousser de l'herbe pour le fourrage des chevaux du comte bordait la ville sur toute sa longueur. Il appartenait au comte, c'est la raison pour laquelle ceux qui y avaient pris du sable furent condamnés comme voleurs⁶⁵.

Nous savons que chacun des chevalets plantés directement dans le lit de la rivière ou dans La Morte aux périodes des crues, aussi bien pour l'ancien que pour le nouveau pont, était constitué de neuf grosses fiches de bois dont l'extrémité destinée à être enfoncée était appointée et ferrée⁶⁶. Comme tous les autres pieux, ces fiches étaient enfoncées par battage⁶⁷ au moyen d'une sonnette que les comptes appellent grande chèvre (*magna capra*) ou *barfredum*⁶⁸ (**fig 7**). Cet engin était installé sur une barge ou un radeau retenu depuis les berges par de puissantes cordes pouvant mesurer jusqu'à trente-sept mètres⁶⁹. Au-dessus de la glissière contre laquelle était appuyée et cadrée chaque fiche, une pierre très lourde, taillée en cube (le mouton) était relevée par une forte corde. On laissait retomber le mouton de tout son poids sur le pieu à enfoncer. Pour les fiches des chevalets, il fallait que la glissière soit légèrement inclinée afin de supprimer les vibrations qui les auraient empêchées de se planter fermement. De plus, il

⁶² *Ibidem*, B 9021, (7), peau 30, c. c. Pont-d'Ain, 1324-1325.

⁶³ *Ibidem*, B 9014 (1), peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1303-1304 ; Id., B 9022 (2), dos de la peau 14, c. c. Pont d'Ain, 1329-1330.

⁶⁴ Les tours ouvertes à la gorge des châteaux étaient appelées fausses tours. Elles n'étaient pas provisoires ni même en bois. Elles étaient seulement considérées comme incomplètes eu égard aux tours cylindriques ou quadrangulaires. Il convient donc de ne pas prendre, en architecture médiévale, le mot faux au sens où il est globalement compris de nos jours.

⁶⁵ *Supra*, note 53.

⁶⁶ A.D.C.O. B 9019, peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1310-1311 ; Id., B 9022 (4), peau 25, c. c. Pont-d'Ain, 1331-1332 ; Id., B 9027, peau 25, c. c. Pont-d'Ain, 1342-1346. Le ferrage des extrémités était fait par des cônes fixés au pieu lui-même par quatre branches. cf. Joëlle BURNOUF, Jean-Olivier GUILHOT, Marie-Odile MANDY, Christian ORCEL, *Le pont de la Guillotière...*, p. 112.

⁶⁷ A.D.C.O., B 9021 (5), peau 19, c. c. Pont-d'Ain, 1322-1323 ; Id., B 9021 (7), peau 30, 1324-1325.

⁶⁸ Alain KERSUZAN et Jan-Michel POISSON, *Glossaire de la construction castrale et civile au Moyen Âge en France - matériaux, techniques, métiers, espaces, bâtiments, mobilier* - Amis de Saint-Germain, Ambérieu, 2017.

⁶⁹ Alain KERSUZAN, *La mesure standardisé...*, p. 21-28.

fallait que ces fiches soient penchées afin d'offrir moins de résistance à la force de l'eau. On recommençait l'opération jusqu'à ce que chaque pieu soit solidement ancré. En 1360, un chevalet s'écroula dès la première montée des eaux parce que ses fiches n'avaient pas été suffisamment battues⁷⁰. La longueur respective de ces pieux était de six à sept toises - entre onze et treize mètres -. La mesure de l'enfoncement de ceux retirés de l'Ain en 1808, n'a pas été faite, nous ne savons donc pas à quelle profondeur approximative ils étaient plantés et de ce fait on ne peut évaluer précisément la hauteur du tablier au-dessus de l'eau. Celle-ci variait logiquement au fil des saisons et de leurs crues. Cependant et contrairement à ce qu'a écrit L. Moyret, tout en tenant compte de la nécessité de pouvoir laisser passer les mâts des bateaux, celui-ci n'était peut-être pas très haut au-dessus des eaux courantes - tout au plus quatre à cinq mètres - sinon les destructions du tablier n'auraient pas été aussi récurrentes.

Les pieux étaient plantés côte à côte dans le courant, avec un écart entre eux maintenu ensuite par des traverses fixées par des chevilles de fer. Chaque ensemble ainsi constitué était appelé une jumelle (*gemina*). Les couples en amont étaient inclinés dans le sens du courant et ceux en aval dans le sens inverse. Ces derniers étaient épaulés par une ou deux autres fiches, plus inclinées, faisant office de jambe de force afin de résister à la poussée du courant. Deux ou quatre étriers de bois, fixés de part et d'autre des fiches, maintenaient et raidissaient la liaison des jumelles entre elles. Les comptes n'en font jamais état, mais rien n'interdit de penser que comme ailleurs, un groupe de trois fiches était planté verticalement en triangle légèrement en amont des premières jumelles. Il servait de protection contre les radeaux, les troncs et les grosses branches qui dérivait au fil du courant.

Il fallait six hommes pour manipuler la sonnette et quatre jours pour planter douze pieux et quatre autres jours pour relier les fiches et les consolider. En 1322, le châtelain paya cent trente journées de travail pour enfoncer les fiches du pont qui avait été passablement détruit quelques jours auparavant⁷¹. Un an plus tard, cent cinquante-deux journées furent nécessaires pour l'enfoncement d'autres fiches. Les salaires étaient importants puisque chaque homme gagnait douze sous de viennois par jour. Mais ce travail était difficile, dangereux et urgent. Il était peut-être compté dans ces salaires, l'apport et l'usage des engins, car ces artisans qualifiés (*pontanerii*) venaient avec leur radeau et leur sonnette. Il n'est fait qu'une seule fois mention de la construction locale d'un de ces appareils dans les comptes de la châtelainie⁷². À moins qu'il ne fût mis en réserve en pièces détachées près du port, eu égard à la récurrence de son utilisation. Nous en doutons, parce que sur la durée de l'étude, il serait logiquement apparu des réparations pour cet engin. Or il n'en est jamais fait mention.

Une grosse poutre fixée au moyen d'une ou deux grosses chevilles de fer traversant les fiches d'une même jumelle reliait horizontalement celle en amont à celle en aval. C'est ainsi qu'étaient formés les chevalets. Tous les trous nécessaires aux passages des tiges de fer étaient réalisés avec une tarière utilisée

⁷⁰ A.D.C.O. B 9040 (2), peau 21, c. c. Pont-d'Ain, 1360-1361.

⁷¹ *Ibidem*, B 9021 (5), peau 19, c. c. Pont-d'Ain, 1322-1323.

⁷² *Ibidem*, B 9021 (8) peau 35, c. c. Pont-d'Ain, 1325-1327.

par les charpentiers locaux aidés de manœuvres se tenant dans un bateau spécialement destiné aux travaux du pont⁷³. Il était impossible de réaliser ces trous avant d'avoir planté les fiches, parce que l'on ne savait pas à l'avance la profondeur à laquelle chacune d'elles devait être enfoncée pour avoir un bon ancrage, le fond du lit pouvant être différent d'un endroit à l'autre. Pendant que se réalisait ce travail, les planteurs de pieux étaient passés à l'enfoncement des fiches des chevalets suivants. (*fig. 7*). Pour se faire, ils avaient déplacé le radeau au moyen de longues perches tout en jouant sur les amarres. Les chevalets étaient raccordés entre eux par plusieurs gros madriers équarris fixés par des goupilles de fer à la poutre qui reliait les jumelles. Ainsi était formée une travée qui homogénéisait et raidissait les structures. Les madriers qui formaient les travées mesuraient entre douze et treize mètres en longueur. Ainsi les textes déclarent « Pour une poutre de sept toises de long (13 m) en sapin, d'un pied et demi d'épaisseur (45 cm) placée dans une travée du pont de l'Ain, dans la dernière travée du côté d'Ambronay »⁷⁴; « Pour une travée d'une longueur d'environ six toises et demie (12 m) faite sur le pont de l'Ain du côté de la ville »⁷⁵. Nous pouvons déduire de ces informations que chaque travée mesurait en moyenne douze mètres. Le compte rendu en 1383 témoigne de la réparation du onzième et dernier chevalet du pont construit entièrement en bois en 1354⁷⁶. Il y avait donc au moins douze travées d'environ douze mètres chacune. Cela signifie que le pont avait une longueur approximative de 144 mètres auxquels il fallait, à chaque saison de hautes eaux, ajouter deux ou trois travées pour compenser l'étalement de la rivière sur sa rive gauche⁷⁷.

La description, établie au fil des textes, des techniques de construction et des structures en bois des deux ponts montre que celles-ci étaient héritées de l'antiquité. Elles sont quasiment similaires à celles du pont que César fit réaliser pour le passage du Rhin, en 55 avant J.C.⁷⁸. Ainsi, tout porte à croire que les infrastructures en bois des ponts de Pont-d'Ain ressemblaient à celles mises en place sur le Rhin par le conquérant des Gaules. (*fig. 7*)

La route sur le pont

D'épaisses planches étaient clouées en travers des grosses poutres reliant les chevalets. Leur longueur était d'environ 7,50 m (6 toises)⁷⁹. Puis des claies faites de forts branchages entrelacés étaient fixées sur ces planches. Une fois clouées, elles étaient recouvertes de terre et de gravillons (*gravella*) pour que le sol soit carrossable⁸⁰. En 1332, soixante-sept claies de deux toises (3,75 m) en longueur et d'une toise en largeur furent posées sur le pont. Lorsque le pont fut réparé plusieurs fois durant l'année 1344, les claies mises en place ne mesuraient que quatre pieds de large (1,25 m) et huit pieds (2.50 m) en

⁷³ *Ibidem*, peau 40.

⁷⁴ *Ibidem*, B 9021, peau 7, c. c. Pont-d'Ain, 1320-1321.

⁷⁵ *Ibidem*, B 9021 (6), peau 24, c. c. Pont-d'Ain, 1323-1324.

⁷⁶ *Ibidem*, B, 9050 (2), peau, 24, c. c. Pont-d'Ain, 1383.

⁷⁷ *Ibidem*, B 9028, peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1346-1349.

⁷⁸ *La guerre des Gaules*, Livre 4, XVII. Ed. J. de Bonnot, Paris, 1982, p. 123-128.

⁷⁹ A.D.C.O., B 9031 (1), peau 8, c ; c. Pont-d'Ain, 1349-1350.

⁸⁰ *Ibidem*, B 9021 (7), peau 30, c. c. Pont-d'Ain, 1324-1325 ; Id., B 9028, peau 11, 1346-1347

longueur⁸¹. Il en fut réalisé une première fois soixante-quatre puis à nouveau cent quatre-vingts. Si l'on considère que deux claies étaient posées dans le sens de leur longueur en travers du tablier en 1332, nous obtenons la même valeur que pour les planches constituant la largeur de ce dernier, soit 7,50 m. De même, si les claies plus courtes de 1344 ont été posées par trois dans le sens de leur longueur, la même distance est atteinte. En comptant le retrait de chacun des parapets par rapport au bord extrême du tablier⁸², nous pouvons proposer une largeur carrossable du pont d'environ six mètres et demi. Avec un peu de prudence et à condition de le faire au-dessus d'une pile en pierre eu égard à la concentration des poids, deux chariots pouvaient se croiser, ces derniers n'ayant jamais un grand empattement, parce que la largeur des portes des villes et celle des rues ne dépassaient guère trois mètres.

Le bois d'œuvre pour les chevalets et le tablier ne coûtait pas très cher au comte de Savoie, car il était pris dans ses forêts. Les trois couvertures forestières qui approvisionnaient le chantier étaient proches du château. Il s'agissait des forêts de Seillon (au nord), de Saix (à l'ouest) et de Thol (à l'est). Il n'en coûtait au prince que l'abattage, les transports étant toujours faits par corvées quoique ces dernières n'étaient pas pleinement gratuites puisqu'il devait offrir le pain et le vin de la journée à chacun des corvéables.

Outre les matériaux neufs, une part plus ou moins importante des éléments du pont était récupérée pour être remise en place, après chaque destruction. Il fallait parfois plusieurs jours pour les retrouver en aval de la rivière. En 1346-1349, « trois hommes ont cherché avec attention dans la rivière en aval, les matériaux du pont et du moulin du comte détruits par la rivière en crue »⁸³. Les pieux, les plateaux et les planches pouvaient dériver assez loin. On les récupérait à Bellegarde ou à Priay (6 km en aval) s'ils n'avaient pas déjà été pris par les riverains, ennemis du comte. S'ils n'étaient pas brisés, ils étaient réutilisés tel quel, sinon ils étaient sciés pour s'adapter à un autre emploi sur le pont. Les radeaux envoyés par les ennemis pour détruire le pont et ceux confisqués aux bateliers maladroits étaient démontés et leurs éléments servaient aux réparations des dégâts occasionnés « pour sortir du cours de l'Ain, le marrin ou bois de deux grands radeaux » ; « pour les dépenses de cent douze charpentiers pour fabriquer un faux pont avec le bois des radeaux qui avaient brisé le pont et qui s'étaient rassemblés en aval »⁸⁴.

La quantité de fer utilisée pour le ferrage des pieux, les clous et les longues et fortes chevilles qui fixaient les éléments entre eux, était très importante. Soixante-deux quintaux et quatre-vingts livres furent utilisés en 1296-1298 pour la première reconstruction du pont⁸⁵. En 1325, huit quintaux furent payés pour la forte somme de trente-trois livres et douze sous de viennois de Lyon⁸⁶. Nous ne connaissons pas l'origine de tout ce métal. Une petite fraction pouvait venir de la récupération des

⁸¹ *Ibidem*, B 9027, peau 27, c. c. Pont-d'Ain, 1342-1346.

⁸² *Ibidem*, B 9020 (1), peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1312-1314.

⁸³ *Ibidem*, B 9028, peau 11, c. c. Pont-d'Ain, 1346-1349.

⁸⁴ *Ibidem*, B 9021 (1), peau 2, c. c. Pont-d'Ain, 1319-1320 ; Id. B 9021 (7), peau 30, 1324-1325.

⁸⁵ A.D.S. SA 5765 (1), peau 1, c. o. des ponts de Pont-d'Ain et du Suran, 1296-1298.

⁸⁶ A.D.C.O ; B 9021 (9), peau 41, c. c. Pont-d'Ain, 1325-1327.

ferrures sur les éléments retrouvés en aval du pont. Le Revermont et la vallée du Suran en fournissaient aussi une partie, mais il ne s'agissait alors que d'un apport complémentaire⁸⁷. Celui-ci (huit quintaux en 1296) transitait par Bourg-en-Bresse où il avait été ouvragé, c'est-à-dire forgé en clous et chevilles. Plus sûrement, le fer était tiré des mines du comte aux Huretières⁸⁸, de celles du dauphin à Allevard en Maurienne⁸⁹ ou de l'Oisans⁹⁰. Il était fourni par le prince depuis Chambéry, car il est souvent dit que ce matériau était acheminé depuis cette ville. Il se pourrait aussi que les châtelains en aient acheté aux marchands qui se rendaient vers les grandes foires de Champagne. Dans chacune des recettes du péage, il y a un article indiquant les quantités de fer, comptées en barres et en faisceaux, transitant par le pont. Mais l'origine des achats effectués par ces officiers ne sont que rarement donnée dans les textes⁹¹.

La défense du pont

De l'achat du Revermont au duc de Bourgogne en 1289 jusqu'à la prise du château de Saint-Germain en 1321⁹², l'Ain fut une défense naturelle marquant la limite théorique des terres du comte de Savoie de celles de ses ennemis - les sires de Varey, de Thoire-Villars et du dauphin de Viennois -. La protection offerte par la rivière était effective durant les périodes de hautes eaux, mais en hiver, comme en été, il était possible de la traverser à pied. Ces périodes étaient une aubaine pour les ennemis qui venaient détruire le moulin flottant sur la rivière⁹³ et incendier le bourg, la ville, voire le château. De même, c'était une chance pour les nombreux fraudeurs au péage. Pour interdire ou pour le moins limiter ces pratiques, une longue palissade de pieux et de claies fut construite en 1313, sur la rive gauche de l'Ain, en face du bourg et de la ville, à hauteur de la porte d'Oussiat (à l'est) jusqu'en face de la porte de Varambon (à l'ouest)⁹⁴. Elle doublait la défense des écluses (*esclosa*), longues et hautes barrières de claies fixées à des pieux plantés en ligne dans le sens du courant pour empêcher les radeaux ennemis remplis d'hommes de guerre de passer d'une rive à l'autre et sous les chevalets du pont pour les détruire⁹⁵. L'ouverture, en 1335, du canal creusé dans La Morte⁹⁶ résolut les problèmes en rendant impossible tout passage agressif ou illégal de la rivière.

⁸⁷ Paul CATTIN, « L'exploitation du fer au Moyen Âge dans la vallée du Suran », *Art histoire des pays de l'Ain*, n° 1, Bourg-en-Bresse, 1978.

⁸⁸ Adrien ARLES, « Mines, minéralurgie et métallurgie dans le massif des Huretières », *ADLFI. Archéologie de la France - Informations* [En ligne]

⁸⁹ Thérèse SCLAFERT, « L'industrie du fer dans la région d'Alleward au Moyen Âge », *Revue de géographie alpine*, t. 14, 1926, p. 239-355.

⁹⁰ Marie-Christine BAILLY-MAÎTRE, « Mines et métallurgie du fer dans le massif de l'Oisans du Moyen Âge au XIX^e siècle », *Le monde alpin et rhodanien, Revue régionale d'ethnologie*, n° 2-4/ 1996. Mémoires d'industrie, p. 121-134 ; Marie-Christine BAILLY-MAÎTRE et Jean-Michel POISSON (dir.), *Mines et pouvoirs au Moyen Âge, Actes de la table ronde de Lyon* ; 2002, Collection d'histoire et d'archéologie médiévales, n° 20, P.U.L. 2007.

⁹¹ Cinq filières de fer furent achetées à un certain seigneur Christophe, A.D.C.O., B 9026, peau 22, c. c. Pont-d'Ain, 1340-1342.

⁹² Alain KERSUZAN, *Défendre la Bresse et le Bugey...*, p. 39-92.

⁹³ A.D.C.O. B 9021 (4), peau 14, c. c. Pont-d'Ain, 1322 ;

⁹⁴ *Ibidem*, B 9020 (1), peau 2, c ; c. Pont-d'Ain, 1312-1314.

⁹⁵ *Ibidem*, B 9021 (5), peau 19, c. c. Pont-d'Ain, 1322-1323.

⁹⁶ Alain KERSUZAN, « La dérivation de l'Ain... », p. 150 - 163.

Outre leurs abords terrestres, les ponts eurent à se défendre par eux-mêmes et à protéger l'entrée dans la ville. Dans la plupart des cas, les textes comptent les travées à partir de la ville, ce qui nous permet de relativement bien situer les protections successives. À l'entrée méridionale de chacun des ponts, dans l'ouverture de la longue palissade bordant la rive gauche se trouvait un *tornafol*. C'est-à-dire une porte basculant horizontalement sur un axe fixé aux deux tiers de sa hauteur. Par ce système, la porte se refermait d'elle-même dès que l'on relâchait les cordes ayant permis de la relever. Cette sorte de chatière était un moyen rapide et pratique d'ouverture et de fermeture qui ne nécessitait pas beaucoup d'hommes pour sa manipulation. **Fig. 8.** À peu de distance en arrière, posé à cheval sur le tablier dont il rétrécissait la largeur, se dressait un premier *chaffal*. Les *chaffaux* ou bastions étaient de fortes tours entièrement en bois qui n'étaient pas spécifiques aux ponts ni aux fortifications de terre et de bois. Il y en avait tout autant dans les châteaux de pierre. Leurs structures et leur conception étaient toutes identiques⁹⁷ exception faite que ceux sur le pont n'avaient que deux étages. Les intervalles entre les énormes madriers verticaux qui les composaient étaient réparés par d'épaisses planches de bois grossièrement équarries ou par des treillis de verges qui étaient enduits de terre mêlée de chaux et de paille. Ces torchis servaient à protéger l'édifice des incendies et à donner un peu de confort aux pièces dans lesquelles résidait la garnison du pont⁹⁸.

Sur le premier pont, il n'y eut d'abord qu'une seule de ces tours qui était logiquement posée sur une des piles en pierre⁹⁹. En 1305, elle fut remplacée à cause de sa vétusté par un des quatre *chaffaux*, arrivés par flottage et initialement destinés à la bâtie de terre et de bois que l'on édifiait sur le mont Luisandre, au-dessus d'Ambronay¹⁰⁰. Puis un deuxième *chaffal* se dressa près de la ville, sur le premier chevalet, en face de la porte urbaine ouvrant sur le pont. En avant de ce *chaffal*, du côté de La Mire d'Ambronay, le tablier était interrompu par un pont-levis manipulé depuis ce bastion¹⁰¹. La nuit, il était relevé et bloqué par une serrure et une chaîne. Sous ce *chaffal*, en arrière du pont-levis, se trouvait une porte avec un guichet. Elle était fermée par quatre barres de bois, deux serrures et une chaîne avec un verrou¹⁰². Sur le pont neuf, il y eut jusqu'à trois *chaffaux*. Deux se trouvaient aux mêmes niveaux que sur le premier pont, le troisième se tenait au milieu.

Ces constructions étaient très fragiles et leur stabilité bien incertaine. Ils étaient souvent réparés surtout en période de guerre, mais les exemples ne manquent pas de *chaffaux* qui se sont écroulés ou menaçaient de le faire par vétusté. Parfois, on n'attendait pas cette extrémité dont la chute pouvait endommager le tablier et on abattait le *chaffal* à la hache, en récupérant ce que l'on pouvait des matériaux pour une reconstruction à neuf¹⁰³.

⁹⁷ *Ibidem*, *Défendre la Bresse et le Bugey* ..., p. 227-229.

⁹⁸ A.D.C.O., B 9018 (2), peau 6, c. c. Pont-d'Ain, 1307-1308.

⁹⁹ *Ibidem*, B 9015 (2), peau 3, c. o. Pont-d'Ain, 1305.

¹⁰⁰ Alain KERSUZAN, *La bâtie de Luisandre (Ain)*..., p. 34.

¹⁰¹ A.D.C.O., B 9017 (1), peau 2, c. o. de Pont-d'Ain, 1305-1306 ; Id., B 9021 (7), peau, c. c. Pont-d'Ain, 1324-1325.

¹⁰² *Ibidem*.

¹⁰³ *Ibidem*, B 9015 (1), peau 3, c. o. de Pont-d'Ain, 1305.

Une garnison normalement constituée d'une dizaine d'hommes en armes répartis dans les *chaffaux*, y résidait en permanence. Elle pouvait être triplée en période de tension, par exemple lorsque la ville d'Ambronay fit sécession en février 1308¹⁰⁴. La nuit, un ou deux guetteurs veillaient dans le *chaffal* situé près de la rive gauche.

Le péage

Les ponts, structures matérielles des routes étaient également le support de structures fiscales. C'est-à-dire que sur chacun d'eux se trouvait plusieurs péages. La structure fiscale était justifiée la structure architecturale au moyen du ban, à savoir l'obligation de passer par cette dernière pour payer un droit voulant correspondre à l'investissement initial du seigneur et aux réparations et entretiens récurrents du passage. En moins de quinze kilomètres - entre Saint-Germain et Saint-André-en-Revermont - il n'existait pas moins de cinq péages. Ceux de Saint-Germain, du Pont de Chausson (Saint-Denis) et de Pont-d'Ain étaient de grands péages, c'est-à-dire que toutes les marchandises, les animaux bâtés et les chariots, même vides, étaient taxés. Les péages de Saint-André et du Pont Rompu - à 800 m de l'entrée du pont de Pont-d'Ain - **fig. 3** étaient de petits péages sur lesquels les droits n'étaient levés que sur les chevaux et les draps de France¹⁰⁵.

Le péage sur le pont de Pont-d'Ain était entièrement lié aux droits féodaux accordés au XI^e siècle par l'empereur aux sires de Coligny alors possesseurs du lieu. Les comptes appellent ces droits le pontonnage (*pontonagium*). Les deux éléments (financier et matériel) existaient donc bien avant la fin du XIII^e siècle¹⁰⁶ et les réparations engagées dès 1296 par le comte de Savoie montrent qu'il en possédait une part importante, mais qu'il n'en était pas maître de la totalité. Car au fil des décennies qui avaient précédé son autorité sur le site, les droits sur le pont avaient été séparés, divisés et vendus à plusieurs seigneurs des environs. Afin d'en être totalement le seigneur, le comte fut contraint de les racheter les uns après les autres. Nous avons quelques sources manuscrites relatives aux rachats de ces droits. Outre le premier achat fait à Etienne de Coligny dès 1296, le premier dont nous avons la trace date de 1300 - 1301. Il est inscrit dans un compte de la châtelainie de Saint-Martin-le-Châtel que le comte fit cette année l'acquisition - pour vingt livres de viennois de Lyon - des droits que Guillaume du Port et son frère Jocerand possédaient sur le pontonnage de Pont-d'Ain¹⁰⁷. En avril 1304, quelques droits que possédait encore Etienne de Coligny furent également achetés¹⁰⁸. Mais le comte n'était toujours pas

¹⁰⁴ Alain KERSUZAN, « La sécession d'Ambronay - 20 février 1308 - Les comptes à l'encontre des contes », *La Bresse savoyarde, Actes du colloque de Dijon*, juil. 2014, J.-L. Gaulin - Chr. Guilleré, (dir), à paraître.

¹⁰⁵ A.D.C.O., B 9017 (1), peau 2, c. o. Pont-d'Ain, 1305-1306 ; Id. B 9021 (7), peau, c. c. Pont-d'Ain, 1324-1325.

¹⁰⁶ L. Moyret n'a travaillé que sur les microfilms dans lesquels les deux comptes du rouleau des années 1303-1304 ne figurent pas. Or des comptes du péage existent antérieurement à ces dates aux Archives départementales de la Côte-d'Or. Ils témoignent donc de l'existence préalable du péage ainsi que des comptes rendus par Albert d'Ambronay, le premier châtelain de Pont-d'Ain, dans les dernières années du XIII^e siècle.

¹⁰⁷ A.D.C.O. B 9708 (2) peau 5, c. c. Saint-Martin-le-Châtel, 1300-1301.

¹⁰⁸ N'ayant pas développé ses recherches, L. Moyret affirmait que le péage ne fut mis en place qu'en 1304, après l'achat des droits d'Etienne de Coligny ainsi qu'en témoignait E. Cuaz, *Histoire du château de Pont-d'Ain...*, p. 45. Tous deux n'avaient pas compris que cet achat ne représentait que la dernière part des droits encore tenus par le sire de Coligny. Pourtant, L. Moyret s'étonnait que le châtelain savoyard déclare des revenus de péage plusieurs années avant la vente de 1304. Il a

propriétaire de la totalité des taxes. En effet, les seigneurs de La Palud (à 5 km à l'ouest de Pont-d'Ain) conservaient depuis longtemps les droits sur les passages des chevaux et des draps de France¹⁰⁹. Certes, c'est le comte qui en percevait les taxes, mais il leur reversait une part de leur produit¹¹⁰. En 1345, il y eut un échange de la ristourne de ces taxes contre une rente annuelle et perpétuelle payée par le comte pour compenser l'abandon des droits sur le pont. Cette rente était payée en deux termes aux mêmes dates que celles de la ristourne, c'est-à-dire une moitié aux foires froides (février) de Chalon, l'autre aux foires chaudes (mai)¹¹¹.

Les comtes puis les ducs de Savoie (à partir de 1416) tirèrent directement profit du péage jusqu'en 1423. Date à laquelle ils albergèrent¹¹² le pontonnage à Claude Oriol et Jacquemet de Croso, bourgeois de Pont-d'Ain. Dans l'acte d'albergement, il est dit que la rente envers le duc ne cesserait que dans le seul cas où le pont aurait été emporté par les eaux et qu'elle reprendrait son cours après réparation¹¹³. Ce qui signifie que la rente était selon les aléas payée au *pro rata temporis* selon les saisons. Les grosses réparations étaient en grande partie payées par le prince, sinon tout l'entretien courant restait aux frais des preneurs. Cela généra une foule de divergences quant aux responsabilités de chacun.

À Pont-d'Ain, les revenus du péage furent toujours inclus dans les comptes de la châtelainie, à l'exception des années 1347-1349 où le péage fut compté séparément¹¹⁴. Les recettes non détaillées du péage étaient additionnées à celles de la châtelainie pour payer chacune des dépenses inscrites ensuite. C'est ainsi qu'étaient structurés tous les comptes des péages savoyards à l'exception de celui de Saint-Germain qui était tenu de manière très détaillée par un officier spécifique ayant également à faire des dépenses directement soldées par les revenus du péage¹¹⁵. Pour Pont-d'Ain, c'est seulement à partir de 1335 que, sur injonction des receveurs des comptes, il fut ordonné au châtelain « de compter en détail combien il a reçu dudit péage pour chaque semaine »¹¹⁶. Dès lors, chaque compte, tout en étant intégré dans celui de la châtelainie était organisé en paragraphes correspondant aux différents produits recensés, ou en regroupant tous les produits imposés au même tarif.

Il est certain que la comptabilité rendue aux receveurs généraux avant 1335 était beaucoup plus détaillée que celle dont nous avons les traces et qu'elle précisait comme elle le fit plus tard le volume et la date de chaque passage, voire le nom du marchand. Mais à cette époque, une fois que tous les contrôles avaient été effectués et inscrits, il ne semblait pas nécessaire pour les clercs d'alourdir le document définitif en y

manqué de logique, car comment admettre que le comte ne perçoive des revenus que huit ans après avoir réalisé une multitude de réparations onéreuses.

¹⁰⁹ C'est la raison pour laquelle les chevaux passaient par bateaux vers le port de Nugon situé à côté de Varambon, dès que le pont était hors d'usage. *supra*, notes 57 & 58.

¹¹⁰ A.D.C.O., B 9017, peau 3, c. c. Pont d'Ain, 1305-1306 ; Id. B 9021 (4), peau 12, c. c. Pont d'Ain, 1321-1322.

¹¹¹ *Ibidem*, B 9027, peau 14, c. c. Pont-d'Ain, 1342-1346.

¹¹² Un albergement est une rente perçue par un seigneur sur une emphytéose mobilière ou immobilière.

¹¹³ E. CUAZ, *Histoire du château de Pont-d'Ain...*, p. 45.

¹¹⁴ A.D.C.O., B 9029 (1), (2), c. p. Pont-d'Ain, 1347-1349.

¹¹⁵ Cette pratique, unique dans le comté, vient que Saint-Germain fut dauphinois jusqu'en 1321. L'organisation dauphinoise y fut conservée en dépit de tout ce qui se pratiquait dans la principauté.

¹¹⁶ *Ibidem*, B 9024 (3), peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1335-1336.

consignant tous les détails. Ils se contentaient de renvoyer aux détails des comptes (*ut in particulis*) qui n'étaient pas conservés pour autant.

Pour les petits péages, comme celui de Saint-André-en-Revermont, le scribe n'a jamais détaillé les recettes, il se contentait de mentionner le total de celles-ci pour la durée de l'exercice.

Le péage sur le pont...

Il est évident que le volume des passages dépendait des variations saisonnières telles que l'enneigement des cols alpins ou les pluies diluviennes de certaines années. Ainsi en 1318, le châtelain-péager déclarait qu'il « comptait moins parce que lors de ces foires peu de gens sont passés à cause des pluies incessantes »¹¹⁷. De même, le contexte politique et militaire de la région intervenait lorsque les conflits étaient âpres entre les comtes et leurs ennemis. Cela est surtout visible à Ambérieu-en-Bugey dont les foires se tenaient quelques jours avant ou après celles de Pont-d'Ain. Pendant plusieurs années, à cause de la guerre, les marchands ne se déplacèrent pas et les foires n'eurent pas lieu¹¹⁸. Pendant l'épidémie de peste (1348-1350), les passages devinrent très rares¹¹⁹ et aucune foire ne fut organisée dans la région¹²⁰.

En 1334, le comte de Savoie acceptait, par le traité de Chapareillan, de détruire la *bâtie* de Vieu-sous-Varey et de ne plus tenir le petit péage qui s'y tenait au Pont Rompu¹²¹. Il rendit ce dernier à Hugues d'Anthon, seigneur de Varey, selon les lettres données à Voiron le 9 novembre 1334¹²². Mais comme il n'était pas question d'en perdre le revenu, les droits du péage de Pont d'Ain augmentèrent d'autant pour qu'au final le comte n'y perde rien.

Les marchands devaient s'acquitter d'un droit pour les marchandises selon des normes strictement établies par trousseaux pour les textiles, par faisceaux pour les métaux, par nombre pour les autres fournitures. Car il n'était pas question de compter les charges par animal en posant, le temps du passage, double charge sur une bête afin de diminuer le prix de la taxe. Les animaux en troupeaux étaient comptés par leur nombre, mais aussi par leur nature. On ne payait pas le même prix pour un bœuf ou un âne que pour un porc ou un mouton.

Les marchands devaient également s'acquitter d'un droit pour le char ou les bâts dans lesquels se trouvaient leurs marchandises, d'un autre pour chaque animal de traction ou de bât, d'un autre encore pour leur monture, d'un autre enfin pour leur propre personne. Il en allait ainsi pour chaque particulier, mais avec des différences selon les statuts sociaux. Les hommes du comte et les bourgeois de Pont-d'Ain payaient moins que les simples habitants, les Juifs payaient plus cher que tous les autres qu'ils

¹¹⁷ A.D.C.O., B 9020, peau 13, c. c. Pont-d'Ain, 1317-1318.

¹¹⁸ *Ibidem*, B 9582 (6), peau 19, c. c. Saint-Germain, 1325.

¹¹⁹ Claude DUSSUC, *L'impact de la peste dans les châtellenies savoyardes de Bresse*, mémoire de maîtrise, Université Lyon 3, (dactyl.), 1988.

¹²⁰ A.D.C.O., B 9028, peau 8, c. c. Pont-d'Ain, 1346-1348 ; Id., B 9599 (2), peau 8, c. c. Saint-Germain, 1348-1349.

¹²¹ Ce péage avait été récupéré par le comte en 1321, à la suite de la prise du château de saint-Germain dont il faisait partie

¹²² A.D.C.O., B 9024 (3), peau 16, c. c. Pont-d'Ain, 1335-1336.

soient à pied ou à cheval. Les femmes juives enceintes payaient pour un passage et demi, car on comptait l'enfant qu'elle portait, ce qui n'était pas le cas pour les chrétiennes.

Les passagers du pont payaient leur redevance au péager ou à son aide après comptage des charges, des bêtes et des chars. Les simples piétons ou cavaliers versaient leur tribut dans un tronc appelé *plot* sous la surveillance et le contrôle du gardien du pontonnage¹²³. Le *plot* était fermé par une serrure et fixé par des liens de fer au mur de la tour porche du pont près de la porte d'Oussiat¹²⁴, puis après 1354 sur celle de la porte de Varambon. La contrainte de la taxe et les désaccords sur les poids et les charges généraient logiquement des altercations et des rixes. Certains passagers refusaient de payer et s'en prenaient violemment au gardien¹²⁵. D'autres, par mesure de vengeance s'emparaient du tronc durant la nuit¹²⁶, non pour le voler parce que celui-ci avait été vidé à la fermeture des portes, à la tombée de la nuit, mais pour nuire au système et à l'officier. Sans doute, il s'agissait parfois des jeunes célibataires appelés *garçons de paroisse* qui en bande, faisaient des niches, des *charivan*¹²⁷ et de cruelles plaisanteries lors de leur tournées nocturnes dans l'unique rue de Pont-d'Ain.

...et sous le pont

Au Moyen Âge, l'Ain était flottable depuis le Pont-de-Poitte - au sud-est de Lons-le-Saulnier - et navigable depuis Neuville-sur-Ain¹²⁸. Un immense trafic de marchandises descendait et remontait la rivière. Ces marchandises étaient posées sur des bateaux à fond plat ou sur des radeaux dont les troncs étaient désunis dans les ports où ils devaient être livrés comme bois d'œuvre. Il existait des petits radeaux ayant une activité spécifique de transport comme *l'escharbot* qui pouvaient remonter le Rhône et ses affluents à la voile¹²⁹, depuis Vienne jusqu'à Seyssel. Ils déchargeaient au fil des ports, les marchandises dont ils étaient porteurs¹³⁰. Chaque déchargement donnait lieu à un rechargement afin de rentabiliser les voyages à l'aller comme au retour. Les transports par voie d'eau étaient six fois plus rapides que par voie terrestre et de surcroît beaucoup moins chers.

Outre le transport des marchandises par bateaux et radeaux, une grande part de l'activité sur l'Ain consistait au flottage du bois qu'il soit d'œuvre ou de chauffage. Mais sur l'Ain, il n'était possible qu'au

¹²³ *Ibidem*, B 9016, peau 1, c. c. Pont-d'Ain, 1305-1306.

¹²⁴ *Ibidem*, B 9018 (3), peau 8, c. c. Pont-d'Ain, 1308-1309.

¹²⁵ *Ibidem*, B 9031, (2), peau 15, c. c. Pont-d'Ain, 1350-1351.

¹²⁶ *Ibidem*, B 9018 (3), peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1309-1301.

¹²⁷ Claude GAUVARD, « Les conduites du bruit et leur signification à la fin du Moyen Âge : le charivari » *Annales, Economies, ; sociétés, civilisations*, Paris, 1974, p. 693-704 ; J. LE GOFF - J. - C. SCHMITT, « Le Charivari », *Actes de la table ronde Civilisation et sociétés*, EHESS, Paris, 1981.

¹²⁸ Alain KERSUZAN, « "Lapsat et fluctuat nec mergitur", La draille au Moyen Âge dans les montagnes du Bugey et du Revermont », *Le Bugey*, n° 97, Société Historique, Littéraire et Scientifique, Belley, 2010, p. 49-62. Ce n'est qu'après les travaux de la fin du XVIII^e siècle que l'Ain fut flottable et navigable plus en amont, cf. Théodore RAVINET, *Dictionnaire hydrographique de la France*, Paris, 1834, p. 264.

¹²⁹ A.D.C.O., B 9021 (3), peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1321.

¹³⁰ Il existait quasiment un port à chaque village riverain. Entre Poncin (port de Rochi) et le confluent avec le Rhône (Port Galant à Saint-Maurice-de Gourdans), j'ai relevé sept toponymes contenant le mot port.

printemps et en automne¹³¹ alors qu'il était quasiment permanent sur le Rhône. Comme les chemins terrestres, les voies fluviales étaient soumises aux banalités seigneuriales. Tout ce qui passait sous le pont était sujet à une redevance au même titre que ce qui passait dessus. Il en allait ainsi pour tous les péages seigneuriaux sur les fleuves et les rivières¹³². Si les exigences du dauphin peuvent paraître avoir été particulièrement élevées pour passer sous le pont de Chazey¹³³, celles du comte de Savoie ne l'étaient pas moins pour Pont-d'Ain où, à la manière de Seyssel, il fallait s'acquitter d'une livre de poivre par radeau en plus de la somme exigée en argent. Les bateliers et les radeliers n'avaient sans doute pas ce poivre sur leurs embarcations et devaient l'acheter au port où ils relâchaient avant de passer sous le pont¹³⁴. Le poivre que le châtelain-péager recevait ainsi était revendu ou livré à l'hôtel du comte.

La fin du pont

Le pont construit en 1354-1355 fut détruit une dernière fois lors de la grande crue de 1623 et ne fut jamais reconstruit. C. Bouchu, l'intendant de Bourgogne, déclarait en décrivant la ville à la fin du XVII^e siècle¹³⁵ : « *Il y avait autrefois un pont qui a été abattu par les eaux* ». *L'activité de la ville était fort réduite puisqu'il ne s'y fait aucun commerce ni ne peut s'y en établir...il n'y a aucuns péages à présent*¹³⁶.

Pendant deux siècles, la route fut coupée et le franchissement de la rivière se fit au moyen d'un bac à traîlle. Comme Pont-d'Ain restait malgré tout un lieu de passage, un pont suspendu (dit « en fil de fer ») fut ouvert à la circulation moyennant péage en 1832¹³⁷. Ce pont se trouvait à 800 mètres en aval du second pont médiéval. En 1887, il fut remplacé par un ouvrage en pierre détruit en 1944 par les troupes allemandes en retraite. Le bac à traîlle et le péage reprirent leur service jusqu'en 1946, date à laquelle fut inauguré le pont actuel.

Conclusion

Il ne reste rien des deux ponts médiévaux successifs qui ont supporté la route établie entre la Bresse et le Bugey. Toute l'étude repose uniquement sur les textes, mais ceux-ci sont si nombreux et si détaillés qu'on peut avec assez d'aisance en proposer des restitutions fiables et aller dans le sens de Jeanne Marie Lescuyer et Jean Michel Poisson qui, lors du colloque « Le château médiéval, forteresse habitée (XI^e - XVI^e siècles) » en 1988 se demandaient si « devant l'abondance de l'information documentaire,

¹³¹ Un radeau de bois d'œuvre acheté par le châtelain de Pont-d'Ain resta bloqué plusieurs semaines au péage de Boutavant près de Thoirette, A.D.C.O. B 9040, peau 10, c. c. Pont-d'Ain, 1358-1361.

¹³² Robert-Henri BAUTIER - Janine SORNAY, *Les sources de l'histoire économique et sociale*, Paris, 1968, t.1, p. 46

¹³³ A.D.C.O. B 9018 (2), peau 17, c. c. Pont-d'Ain, 1306-1308.

¹³⁴ Claude BOUCHU, *Déclaration des biens des communautés, 1665-1670, Baillage de Bugey, baillage de Bresse*, vol. 1, A.D.A.

¹³⁵ *Ibidem*.

¹³⁶ Le nombre des tarifs médiévaux était cependant moindre que les cinquante-six cas différents établis et normalisés en 1832.

¹³⁷ Pour une histoire détaillée et bien documentée de l'histoire à partir de 1832, voir, Jacques RUTY, *Ponts de Pont-d'Ain*, histoire locale, 2012.

L'investigation archéologique était encore parfois nécessaire, quel que puisse être son apport supplémentaire ou spécifique »¹³⁸.

Outre les connaissances structurelles des ponts et de la route s'ajoute, par les textes, un extraordinaire vocabulaire technique fait de termes latins et vernaculaires qui enrichit de manière considérable les glossaires et nos capacités à comprendre les travaux et leurs réalisations au Moyen Âge.

Cependant, il convient de minimiser la nouveauté des connaissances puisqu'à bien des égards les techniques médiévales ne font que reproduire celles en vigueur dans l'antiquité et que le deuxième pont de Pont-d'Ain avait dans ses structures, sa conception et ses techniques de construction celles mises en œuvre en seulement dix jours par César pour le franchissement du Rhin.

Liste des abréviations dans les notes

Les rouleaux contiennent souvent plusieurs comptes. Le chiffre entre parenthèses après la cote archivistique correspond au rang du compte dans son rouleau.

- A.D.A. : Archives départementales de l'Ain
- A.D.C.O. : Archives départementales de la Côte-d'Or
- A.D.I. : Archives départementales de l'Isère
- A.D.S. : Archives départementales de la Savoie
- L.L.S.H. : Lettres, Langues, Sciences Humaines
- c. c. : compte de châellenie
- c. o. : compte d'œuvre
- c. p. : compte de péage

Illustrations

¹³⁸ Jeanne-Marie LESCUYER-MONDESERT et Jean-Michel POISSON. (dir.), « Fonctions des pièces dans les châteaux bressans au XIV^e siècle : l'apport des textes pour l'archéologie », *Le château médiéval, forteresse habitée (XI^e-XVI^e siècles) Actes du colloque de Lyon 1988, Perspectives de la recherche en Rhône-Alpes. Documents d'Archéologie Française*, 31, J.-M. Poisson (dir.), Paris, 1991, p. 21.



Fig. 1 Peinture murale de Pont-d'Ain en 1624 à Jujurieux (A. Kersuzan)

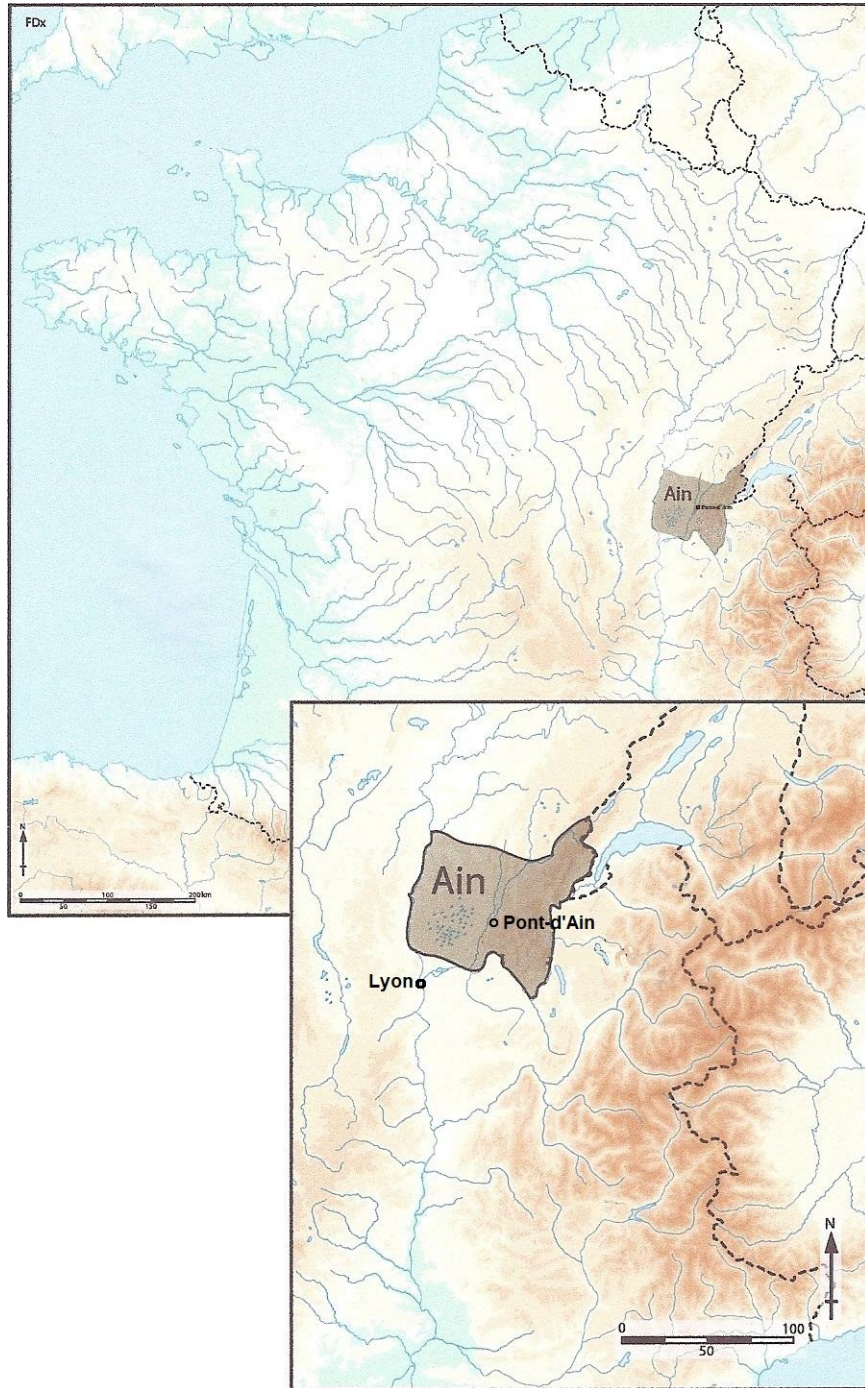


Fig. 2 situation géographique de Pont-d'Ain

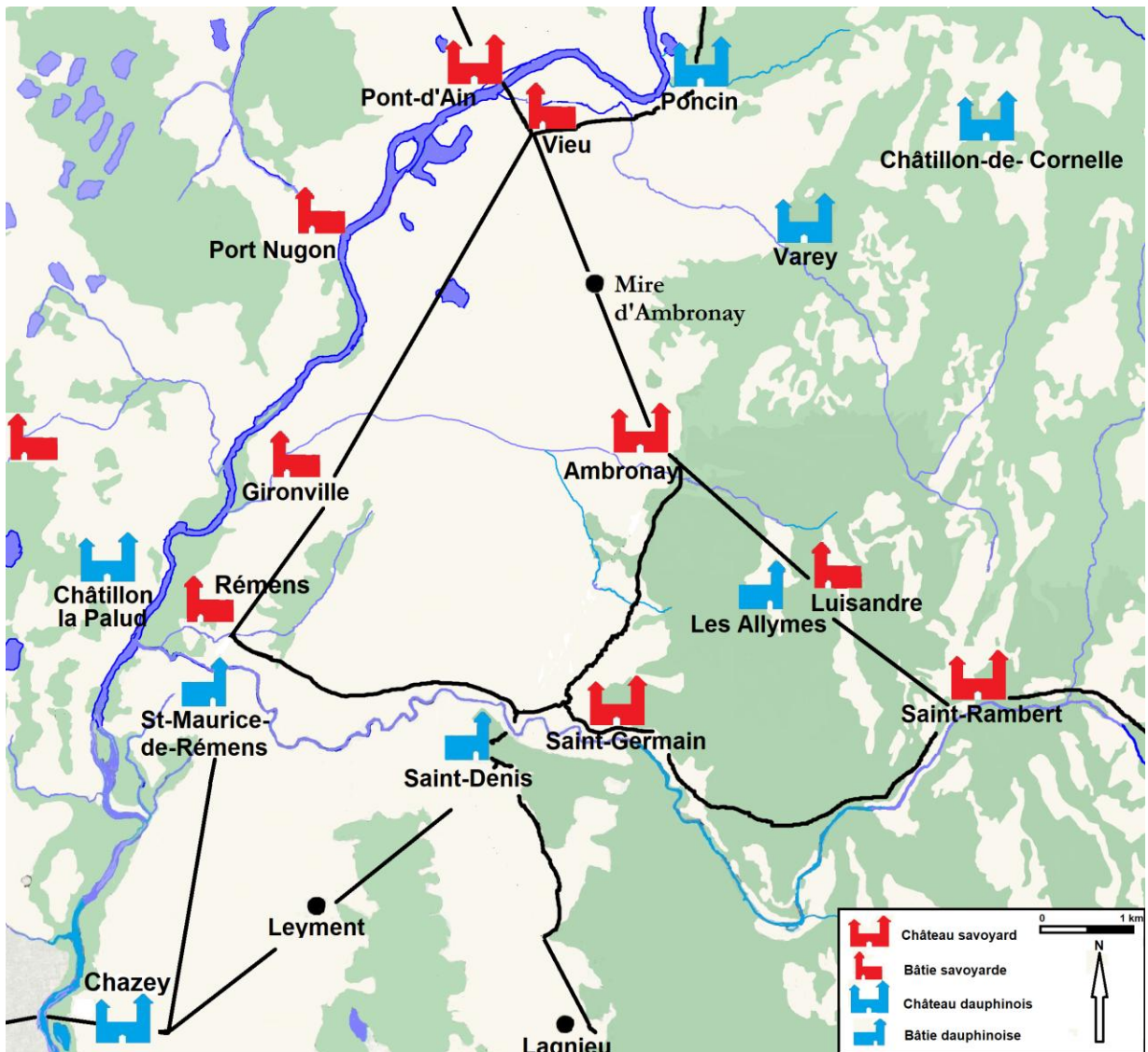


Fig. 3 les routes vers Pont-d'Ain (A. Kersuzan)

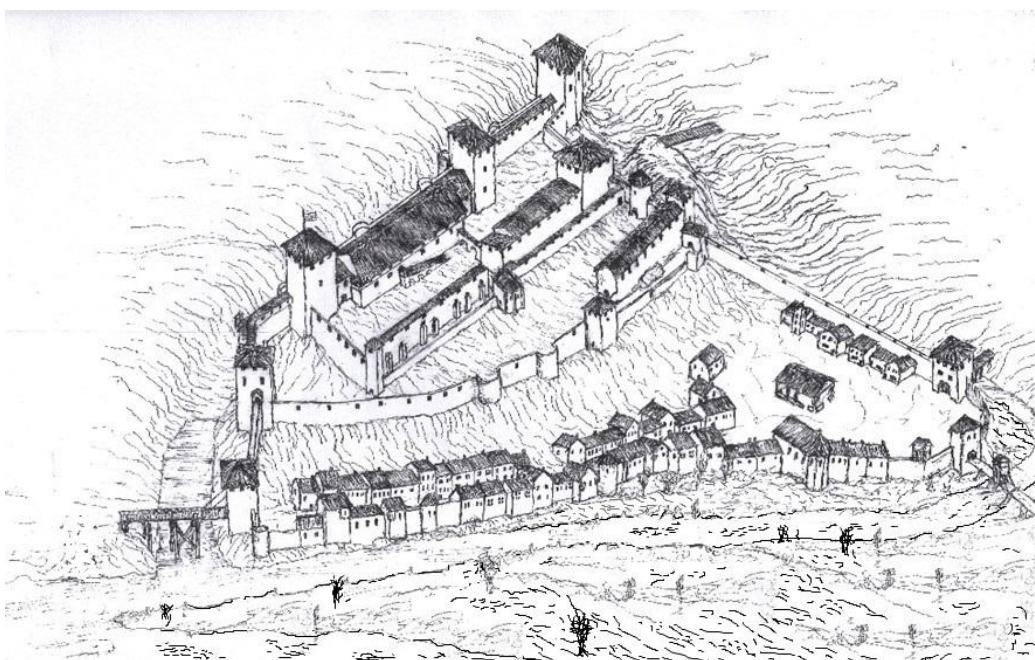


Fig. 4 Pont-d'Ain et son pont en 1335 (A. Kersuzan)

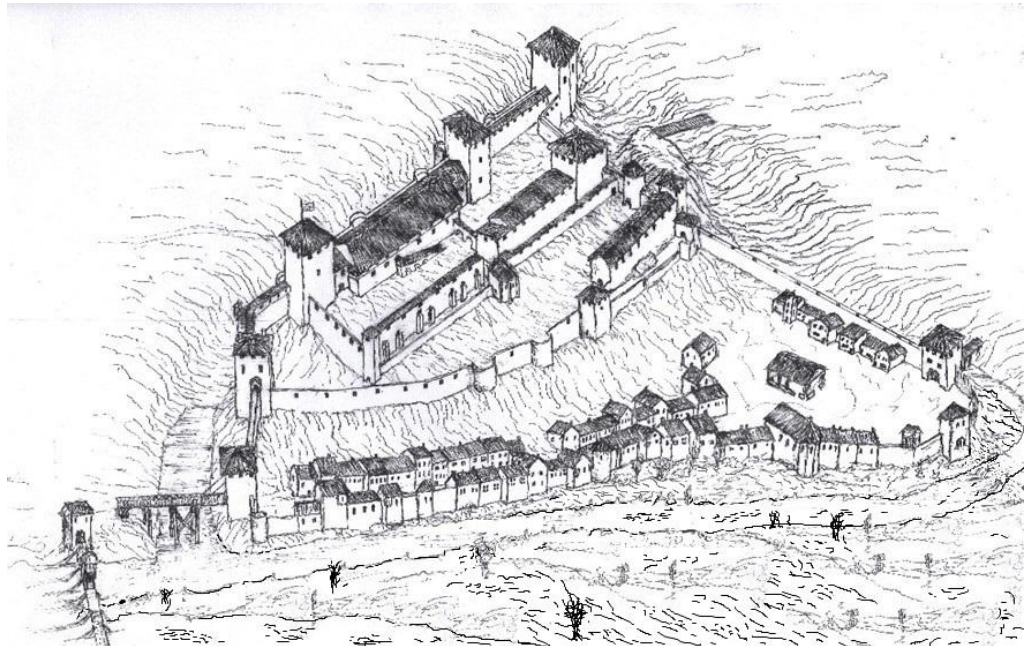


Fig 5 Pontd'Ain et son pont en 1355 (A. Kersuzan)

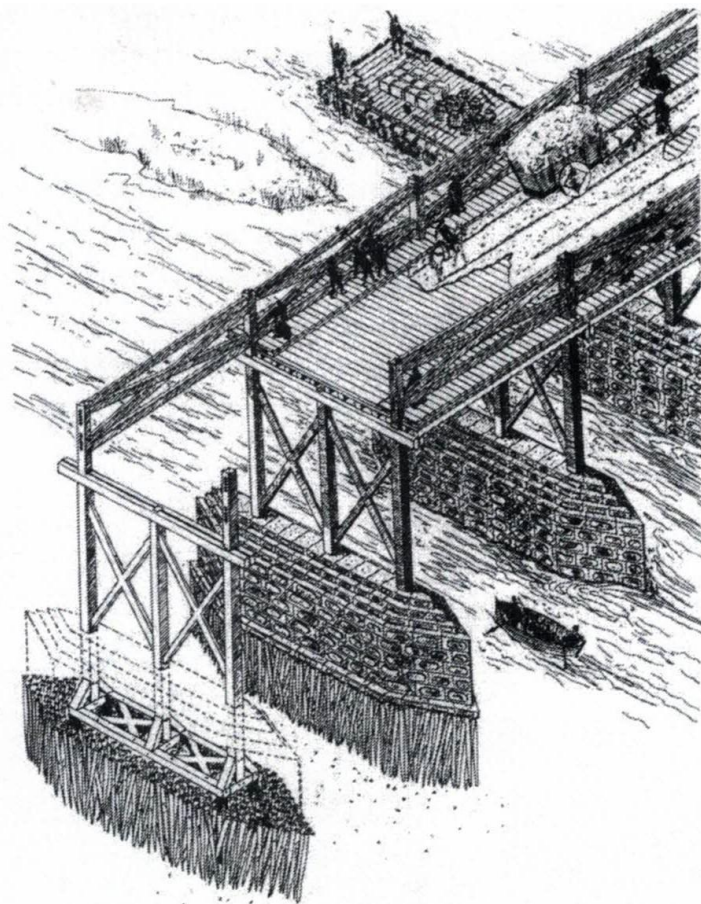


Fig. 6 essai de reconstitution du pont de la Guillotière (P. André)

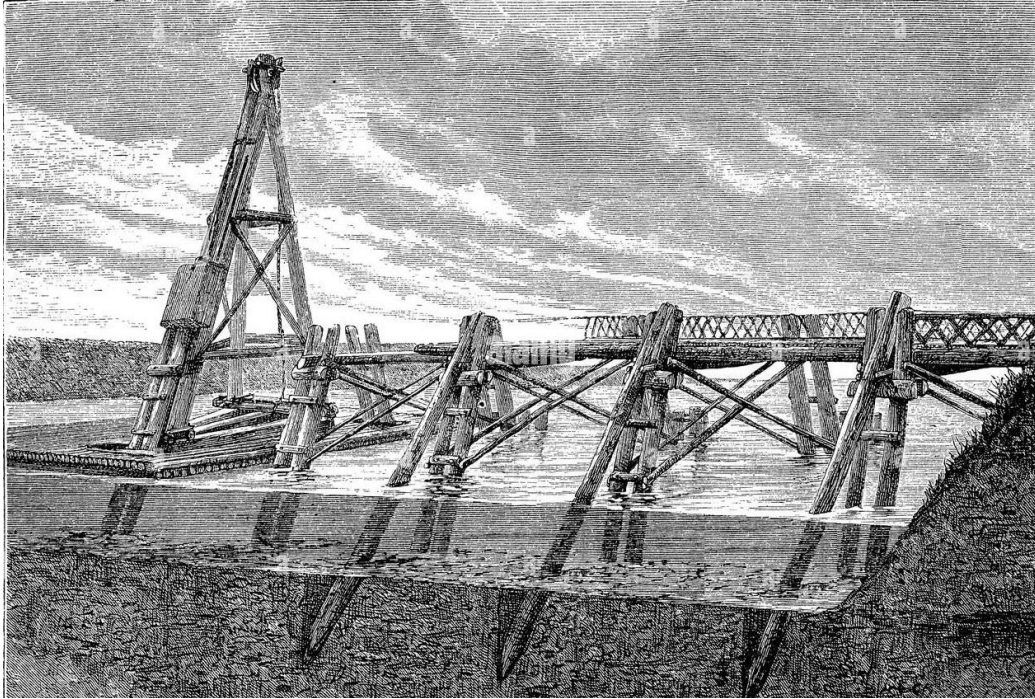


Fig. 7 essai de reconstitution du pont sur le Rhin par César (St Germain-en-Lay)

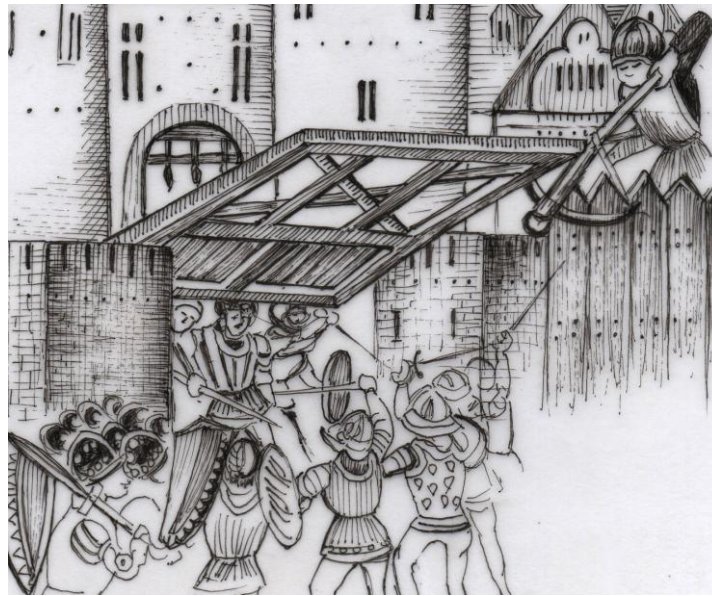


Fig. 8 Tornafole (A. Kersuzan)

BIBLIOGRAPHIE

- M. ANDRE, C. PETIT, *Pont-d'Ain et sa région*, Bourg, 1988.
- R.-H. BAUTIER – J. SORNAY, *Les sources de l'histoire économique et sociale*, Paris, 1968,
- J. BURNOUF, J.-O. GUILHOT, M.-O. MANDY, C. ORCEL, *Le pont de la Guillotière : franchir le Rhône à Lyon*, DARA, n° 5, Lyon, 1991.
- P. CATIN, « Le château et le pont de Pont-d'Ain au début du XIV^e siècle », *Cahiers René de Lucinge*, n° 27, 1992, n° 28, 1993.
- E. CUAZ, *Histoire du château de Pont-d'Ain*, Lyon, 1892.
- H. DUBOIS, *Les foires de Châlon-sur-Saône et le commerce dans la vallée de la Saône à la fin du Moyen Âge, vers 1280 - vers 1430*, Paris, 1976.
- P. DUPARC, « Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII^e et XIV^e siècles ; "Montmélian" », *Bulletin philologique et historique*, Paris, 1961.

-
- H.-P. EYDOUX, Les ponts du Moyen Âge, *Bulletin monumental*, t. 128, n° 4, 1970.
- D. JAMES-RAOUL, C. THOMASSET (dir.), *Les ponts au Moyen Âge*, P.U.P.S., Paris,
- A. KERSUZAN, « Le château de Pont-d'Ain, berceau des comtes et des ducs de Savoie, XIV^e-XV^e siècles » *Château et amour, Actes des rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord*, sept. 2012, A.-M. COCULA - M. COMBET (dir.), Ausonius, Bordeaux, 2013.
- A. KERSUZAN, « La dérivation de l'Ain au pied du château de Pont-d'Ain, en 1335 », *L'eau autour des châteaux, Actes du colloque de Chagny*, oct. 2014, N. Faucherre - D. Gautier - H. Mouillebouche (dir.), CeCaB, 2015.
- C. DELOMIER et A. KERSUZAN, « Le château de Pont-d'Ain, place militaire et résidence comtale : nouvelles données livrées par l'archéologie du bâti », *Brou, un monument européen à l'aube de la Renaissance, Actes du colloque scientifique international de Brou - Bourg-en-Bresse*, oct. 2006, Éditions du Patrimoine « Idées et débats », 2009.
- A. KERSUZAN, *La construction de la chapelle castrale de Pont-d'Ain, 1342 -1346*, Les Amis de Saint-Germain et son château, Ambérieu-en-Bugey, 2015.
- A. KERSUZAN et J.-M. POISSON, *Glossaire de la construction castrale et civile au Moyen Âge en France - matériaux, techniques, métiers, espaces, bâtiments, mobilier* – Amis de Saint-Germain, 2017.
- J.-M. LESCUYER-MONTDESERT, « Un péage à Saint-Germain-d'Ambérieu en 1355 », *Art et histoire des pays de l'Ain*, 3, 1979.
- J. MESQUI, *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Picard, Paris, 1986.
- J. MESQUI, « A la découverte des ponts anciens », *Archéologie médiévale*, t. XVII, 1987, p. 67-91.
- J. MESQUI, « Le pont sur le Rhône à Vienne. Esquisse d'une histoire technique à travers les textes », *Bulletin Monumental*, t. 151, 1993.
- J. MESQUI, « Grands chantiers de ponts et financements charitables au Moyen Âge en France ». *Tecnologia y Sociedad : Las grandes obras publicas en la Europa Medieval*, Pampelune, 1995.
- L. MOYRET, *Le péage de Pont-d'Ain au début du XIV^e siècle*, Mémoire de maîtrise, Paris I, (dactyl), 1983.
- E. DE QUINSONAS, *Matériaux pour servir à l'histoire de Marguerite d'Autriche*, Paris, 1860.
- A. PERRET, *Les routes et les péages dans les états savoyards et le commerce international*, A.D.A, div. XIX, J 265.
- Y. RENOARD, « Les voies de communications entre la France et le Piémont au Moyen Âge », *Etudes d'histoire médiévale*, t. 2, Turin, 1963.