



HAL
open science

La construction du pont François Ier (1581-1583) : une difficile collaboration franco-savoyarde dans un siècle de conflits

Alexandre Ruelle

► To cite this version:

Alexandre Ruelle. La construction du pont François Ier (1581-1583) : une difficile collaboration franco-savoyarde dans un siècle de conflits. *Mnemosyne*, 2016, 18, p. 32-44. hal-04252548

HAL Id: hal-04252548

<https://hal.science/hal-04252548>

Submitted on 24 Oct 2023

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.



MNÉMOSYNE

N° 18

Mnémosyne

La revue de l'histoire et du patrimoine
de votre région

«Une grande partie du commerce de la France et de la Savoie dépend du passage par Pont-de-Beauvoisin, lieu d'échanges incontournable entre ces deux « régions-frontières », du moins jusqu'à la fin du XV^{ème} siècle lorsque le pont en bois qui relie les deux villes jumelles est détruit par les redoutables crues du Guiers». (pages 34-35)



«Tiré à part» de la communication d'Alexandre Ruelle

Année 2016

Mémoires des Pays du Guiers



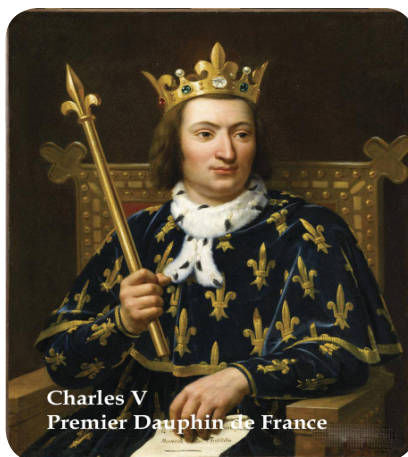
La construction du Pont François 1^{er}

1581 - 1583

Une difficile collaboration franco-savoyarde

Les dernières années 2014-2015 ont été marquées par le projet de fusion des deux communes françaises de Pont-de-Beauvoisin ¹ – Isère et Savoie – unies avant le traité de partage de 1355 entre le dauphin Charles, fils du roi de France Jean II, et le comte Amédée VI de Savoie. Confirmé par la convention de 1374, l'échange territorial de 1355 fixe la frontière delphino-savoyarde sur le Guiers, confluent du Rhône délimitant les départements actuels de l'Isère et de la Savoie sur une cinquantaine de kilomètres, et met ainsi fin à toute une série d'enclaves de part et d'autre de cette rivière. Désormais séparés par cette dernière, les habitants des deux Pont-de-Beauvoisin n'en restent pas moins étroitement liés par un pont à tel point qu'ils se sont toujours considérés comme une seule et même communauté ².

À cheval sur la France et la Savoie, Pont-de-Beauvoisin n'a pourtant cessé depuis sa division d'être une pomme de discorde entre ces deux États voisins sans cesse en conflit au XVI^{ème} siècle, et cristallise ainsi leur antagonisme. En effet, les comtes de Savoie contestent dès la seconde moitié du XIV^{ème} siècle la scission de cette commune, celle-ci est sous la seule domination de la Savoie avant le partage de 1355 sous prétexte que Pont-de-Beauvoisin n'aurait pas du être comprise dans ce traité. Attirant bien des convoitises tant de la part de la Savoie que de la France, cette « ville-frontière » s'est distinguée par sa situation géographique si particulière à la fois sur le plan économique – Pont-de-Beauvoisin occupe une position stratégique clé de la route Milan-Lyon, et concentre des flux commerciaux croissants entre Chambéry et Grenoble, mais aussi stratégique – située à quatre lieues de Chambéry, cette commune conduit au cœur de la Savoie par l'un des principaux chemins menant en Italie depuis le Dauphiné ³. Par conséquent, les enjeux autour de Pont-de-Beauvoisin sont aussi multiples qu'essentiels à la bonne entente entre la France et le duché de Savoie inexistante au XVI^{ème} siècle. À l'échelle locale, les différends autour de la propriété du pont reliant ces deux communes ⁵ expliquent des rapports guère plus amicaux entre Dauphinois et Savoyards, ennemis héréditaires que de nombreux intérêts économiques lient étroitement. En effet, une grande partie de leur commerce respectif dépend du passage par Pont-de-Beauvoisin, lieu d'échanges incontournable entre ces deux « régions-frontières » du XV^{ème} siècle lorsque le pont en bois reliant les deux villes jumelles est détruit



Charles V
Premier Dauphin de France

¹ - Voir TOSSERI, Bénévent, « Le Pont-de-Beauvoisin, deux villages qui veulent n'en faire qu'un », dans *La Croix*, le 29 septembre 2014, <http://www.la-croix.com/Archives/2014-09-29/Le-Pont-de-Beauvoisin-deux-villages-qui-veulent-n-en-faire-qu-un-2014-09-29-1213817> ; DEBIOLLES, Clément, « D'accord pour la fusion, mais côté Savoie ou côté Isère ? Le Pont-de-Beauvoisin : après le vote des deux conseils municipaux », dans *Dauphiné Libéré*, n°21738, le 1er octobre 2014, p.5 ; LANIER, Thomas ; SOLEGER, Aurélie, « Projet de fusion, qu'en pensent les élus ? En Savoie comme en Isère, les conseils municipaux ont voté pour le rapprochement des deux communes », dans *Dauphiné Libéré*, n°21739, le 2 octobre 2014, pp.2-3 ; DAL BELLO, Yves, « L'avenir est-il dans la fusion ? À Pont-de-Beauvoisin, le processus risque d'être long », dans *Dauphiné Libéré*, n°21762, le 29 octobre 2014, p.3 ; DAL BELLO, Yves, « Au Pont-de-Beauvoisin, la fusion des deux communes n'est pas chose certaine », dans *Dauphiné Libéré*, n°21929, le 13 mai 2015, p.15.

² - CHARVET, André, *Entre Chartreuse et Rhône, les pays du Guiers. Les Écheltes, Pont-de-Beauvoisin, Saint-Genix-sur-Guiers, Yenne, le Val d'Aiguebelette, la Chartreuse de l'Antiquité à nos jours*, Villeurbanne, André Charvet, 1984, p.45 ; GUIBOUD- RIBAUD, Serge, *Chroniques d'une frontière sous l'Ancien Régime. Les 2 ponts de Beauvoisin (1500-1788)*, Paris, BoD, 2013, p.11. Selon la plupart des historiens, le nom « Beauvoisin » ferait référence au bon voisinage entre les deux communautés.

³ - *Pont-de-Beauvoisin a été à plusieurs reprises le lieu de rencontre entre les princes français et savoyards du XIV^e au XVIII^e*



par les redoutables crues du Guiers.

Toute communication par Pont-de-Beauvoisin est alors rompue ⁴. Si reconstruire un pont est primordial pour assurer le commerce de part et d'autre de cette rivière, et plus globalement entre Lyon et Turin, il faut néanmoins attendre 1583 pour que le pont François I^{er} soit enfin édifié à la suite d'une étroite collaboration entre Henri III et le duc de Savoie Charles-Emmanuel I^{er} – contrairement à ce qu'indique son nom, ce pont n'a pas été érigé sous le règne de François I^{er} comme nous le verrons.

Afin de saisir le contexte cette reconstruction, il convient de revenir sur l'évolution des relations conflictuelles entre la France et le duché de Savoie cristallisant la mésentente delphino-savoyarde au XVI^{ème} siècle. Alors que pendant la seconde moitié du XV^{ème} siècle ces deux États voisins avaient des rapports amicaux, ceux-ci s'enveniment au cours des guerres d'Italie « Portiers des Alpes » ⁵, les États savoyards – duché de Savoie, comté de Nice et Piémont – sont à cheval sur les deux versants alpins, et contrôlent ainsi l'ensemble des cols conduisant au cœur de la plaine du Pô. Ils deviennent donc un objectif de premier ordre pour François I^{er}, cousin du duc Charles III par sa mère Louise de Savoie. Engagé dans la péninsule contre son rival Charles Quint à partir des années 1520, le roi envahit en 1536 la « partie Savoie » du duché qu'il revendique au nom de l'héritage de sa mère. Il souhaite s'emparer de ce territoire stratégique afin de poursuivre sans difficultés les guerres d'Italie. Charles III, puis son fils Emmanuel-Philibert rejoignent alors le camp de l'Empereur. Restauré à la tête de son duché par le traité du Cateau-Cambrésis de 1559, Emmanuel-Philibert adopte une politique résolument hostile à la France toujours présente en Piémont jusqu'en 1574 : la France d'Henri III se retire avec amertume de cette région, et son animosité envers le duc se renforce. La fin des années 1570 est donc marquée par d'importantes tensions comme l'affaire du maréchal de Bellegarde ⁶. La situation se dégrade plus encore à partir de 1580 avec l'arrivée au pouvoir de Charles-Emmanuel I^{er}, fils d'Emmanuel-Philibert. En effet, si ce dernier s'est efforcé de maintenir autant que possible un semblant de neutralité ou d'équilibre entre la France et l'Espagne, le nouveau duc renoue avec l'alliance espagnole et ne manque pas de froisser Henri III en projetant de s'emparer de Genève dès 1581. Or, les rois de France se présentent depuis François I^{er} comme les défenseurs de la ville de Calvin afin de contrer l'ambitieuse politique d'expansion des Savoie – cette protection a été réaffirmée lors du traité de Soleure de 1579. Ainsi, une première tentative contre Genève est déjouée par le roi Très Chrétien en 1582. Parallèlement, le refus du duc d'épouser Christine de France, nièce d'Henri III, entérine la rupture entre les deux

siècle comme le souligne l'ouvrage de l'abbé Chapellet (CHAPELLET, Antoine, *Le Pont-de-Beauvoisin*, Annecy, F. Abry, 1891, 43p.). En effet, en septembre 1574 lorsqu'Henri III rencontre le duc Emmanuel-Philibert de Savoie après avoir traversé les États de Savoie pour regagner son royaume. Par ailleurs, c'est à Pont-de-Beauvoisin que se rencontrent les princes et princesses de France et de Savoie à l'occasion des multiples mariages conclus entre les deux maisons princières. Ainsi, le duc Victor-Amédée de Savoie rencontre au Pont-de-Beauvoisin sa future femme, Anne d'Orléans, avant la célébration de leur mariage à Chambéry en avril 1684 (BN Richelieu, Français, 16633, *Description des Pierrieres que Madame la Duchesse Royale emporte de France en Sauoye*, f°364). C'est aussi à Pont-de-Beauvoisin qu'est célébré en 1771 le mariage de la princesse Marie-Josèphe-Louise de Savoie, fille du roi Charles-Emmanuel III, avec le comte de Provence, frère cadet de Louis XVI (A.A.E., C.P., Sardaigne, 252, *Mémoire pour servir d'instruction au sieur de Saint-Mégrin [...] allant recevoir sur la frontière du royaume et conduire auprès de sa Majesté la princesse Marie-Josèphe-Louise de Savoie, épouse de Monsieur le Comte de Provence du 18 avril 1771 à Versailles*, f°162).

3 - Louis XII décide notamment d'y faire passer son armée en 1509 pour rejoindre la péninsule italienne (GUIBOUD-RIBAUD, Serge, *Chroniques d'une frontière...*, op. cit., p.92).

4 - L'abbé Perrin évoque la reconstruction d'un pont vers 1480-1485 sous la direction de Jean Régis, mais ajoute qu'il est très vite de nouveau détruit (PERRIN, Henri-Jean, *Histoire du Pont-de-Beauvoisin*, Paris, Picard, 1897, p.176).

5 - Paul Guichonnet prête cette formule à François I^{er} (GUICHONNET Paul, « Les Alpes occidentales franco-italiennes », dans GUICHONNET Paul (dir) *Histoire et Civilisation des Alpes. Destin historique* (vol.1). toulouse, Privat, 1980, p.290.

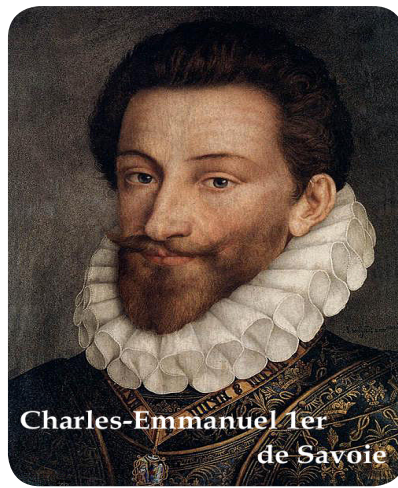
6 - Roger de Saint-Lary, maréchal de Bellegarde, revendique la souveraineté du marquisat de Saluces, une dépendance dauphinoise ancré en Piémont. Or, la régente Catherine de Médicis lui est ouvertement hostile et nomme Montmorency gouverneur. Bellegarde quitte alors le royaume et s'en remet à Emmanuel-Philibert dont les troupes auraient pillé Saluces en 1579. Les soupçons planant sur le duc, ce dernier se retrouve en conflit avec Henri III. Si cette histoire finit par s'apaiser à la suite d'une entrevue à Grenoble, elle nuit à terme à l'entente franco-savoyarde.



Traité de Cateau - Cambrésis 1559



Catherine Michelle d'Espagne

Charles-Emmanuel Ier
de Savoie

Henri III de France

7 - L'abbé Antoine Chapellet n'y accorde que trois lignes dans son livre dans *Le Pont-de-Beauvoisin* ou encore André Charvet n'y fait aucune référence dans *Les Pays du Guiers*.

8 - Il s'agit des lettres du 1^{er} septembre 1581 et celle du 27 mars 1583 envoyée par Henri III au duc Charles-Emmanuel I^{er}, un courrier du 20 avril 1583 du duc au président du Sénat de Savoie, de la convention du 31 mai passée entre les commissaires français et savoyards et l'ordonnance du 1^{er} juin confirmant celle-ci.

9 - Correspondances Politiques (Sardaigne) et Limites (Turin).

10 - Il s'agit notamment de deux lettres de 1582 éditées par Philippe Charat, ainsi que d'une lettre d'Henri III à Charles-Emmanuel I^{er} du 1^{er} septembre 1581 publiée par l'abbé Perrin. Nous les citerons toutefois.

11 - Parmi les cartons incommunicables, le plus importants sont sans aucun doute ceux des Archives départementales de Savoie [A.D.S.] 2B 34, 2B 35 et 2B 36 où se trouvent la correspondance entre Charles-Emmanuel I^{er} et le Sénat de Savoie. Sans doute quelques lettres d'entre 1581 et 1583 abordant la construction de ce pont se trouvent-elles parmi cette correspondance. Mais pour en être sûr, il aurait fallu qu'elles soient consultables.

États – des négociations sont engagées dès 1582, mais le duc se prononce finalement en faveur du mariage avec l'infante Catherine-Michelle d'Espagne dès 1583. Paradoxalement, c'est au cours de ces années marquées par des tensions exacerbées que s'établit, non sans difficulté, une collaboration franco-savoyarde inédite pour achever la construction du pont François I^{er}.

La rédaction d'un article dédié à la reconstruction de ce pont était indispensable pour plusieurs raisons. D'abord, si certains ouvrages évoquent cet événement aussi important que méconnu, celui-ci n'a jamais fait l'objet d'une quelconque étude et plusieurs livres consacré à Pont-de-Beauvoisin ignorent l'affaire⁷. Parmi les rares ouvrages qui relatent succinctement les événements à Pont-de-Beauvoisin entre 1581 et 1583, beaucoup ont été écrits au XIX^{ème} siècle et apportent quelques informations intéressantes comme *La vallée du Guiers* et sa région du libraire Philippe Rajon évoquant brièvement cet épisode. Quant à l'*Histoire de Pont-de-Beauvoisin* de l'abbé Perrin, ce dernier y accorde six pages qui, toutefois, laissent peu de place à une véritable analyse, l'auteur s'étant surtout contenté d'éditer cinq pièces d'archives⁹. Au XX^{ème} siècle, les ouvrages, tels celui de Philippe Charat ne s'attarde pas davantage. Enfin, durant ces dernières années, seul l'ouvrage de Serge Guiboud-Ribaud *Chroniques d'une frontière sous l'Ancien Régime. Les deux Pont-de-Beauvoisin (1500-1788)* a abordé cette construction. Mais lui aussi n'a consacré que deux pages et demi se résumant à une simple succession de dates – on ne saurait lui en tenir rigueur puisque l'énumération de faits est l'objet même d'une chronique toutefois intéressante pour les précisions qu'elle apporte. Ainsi, la reconstruction du pont François I^{er} trouve difficilement sa place dans les ouvrages sur l'histoire de Pont-de-Beauvoisin. Ceux-ci relatent brièvement cet épisode sans chercher à l'expliquer. Pour autant, cet article ne prétend en aucun cas faire une étude exhaustive du sujet mais doit être perçu comme une première ébauche qui, en attendant de possibles compléments, apportera des pistes pour d'éventuels travaux futurs. Pour ce faire, notre analyse s'appuie sur des documents de nature diverse – lettres, convention et mémoires postérieurs à 1583 – trouvés dans les différents fonds des Archives des Affaires étrangères¹⁰, aux Archives départementales de Savoie, ainsi qu'à l'Archivio di Stato di Torino. Par ailleurs, plusieurs difficultés ont été rencontrées, à commencer par l'impossibilité de trouver certaines sources citées dans différents ouvrages¹¹. En outre, certains cartons n'ont pu être consultés à cause de leur mauvais état¹². Enfin, nous regretterons la rareté des sources entre 1581 et 1583¹³, ainsi que l'absence de tout document concernant la construction du pont dans les archives communales anciennes de Pont-de-Beauvoisin¹⁴. Pour autant, l'analyse de quelques lettres d'Henri III et de Charles-Emmanuel I^{er},

de mémoires sur Pont-de-Beauvoisin et de la convention du 31 mai 1583 suffit à montrer l'originalité de cette collaboration.

Cet article se donne ainsi deux objectifs. Le premier est de saisir au mieux le contexte, de présenter les enjeux et les raisons de la réussite alors que l'échec pouvait sembler probable au vu des relations franco-savoyardes au XVI^{ème} siècle. Le second est de lever certaines zones d'ombres et repérer d'éventuelles incohérences, bien que les difficultés rencontrées lors des recherches ne nous permettent souvent que de formuler des hypothèses. Malgré des tensions croissantes au début des années 1580, comment ces deux États sont-ils parvenus à trouver un consensus résolvant une querelle frontalière de plusieurs décennies ? Cette collaboration paraissant atypique et inédite au cours d'un siècle où les antagonismes ont alimenté une hostilité certaine entre la France et la Savoie, il convient d'abord de replacer la construction du pont François Ier dans le temps long afin de saisir les causes de l'échec des diverses tentatives antérieures à 1583 : l'animosité franco-savoyarde en est-elle la seule responsable ? Puis, après avoir tenté de cerner les difficultés entravant la collaboration de 1581 à 1583, il s'agira de comprendre comment Henri III et Charles-Emmanuel I^{er} s'accordent enfin lors de la convention du 31 mai 1583, épisode pouvant être véritablement considéré comme une parenthèse unique dans l'histoire franco-savoyarde.

UNE CONSTRUCTION INDISPENSABLE QUI SE FAIT PARADOXALEMENT ATTENDRE : RETOUR SUR L'ÉPILOGUE COMPLEXE D'UNE DIFFICILE COLLABORATION

Dès 1517 se pose la question de la construction d'un nouveau pont afin de rétablir la communication entre les deux Pont-de-Beauvoisin. Pourtant, la réalisation se fait attendre à cause de l'impossibilité de trouver un consensus car elle est depuis le début du XVI^{ème} siècle un sujet de tensions entre les deux États¹⁴. Pour comprendre ce paradoxe, il convient de revenir sur les diverses tentatives qui, entre 1517 et 1583, se succèdent en vain. La construction du pont est d'abord envisagée en bois en 1517 : les Savoyards ouvrent le chantier sous la direction de Jean du Pas à partir d'avril. Cette première tentative suscite un véritable engouement s'essouffant très vite puisque les travaux sont interrompus dès juin 1518 à cause des fréquentes crues¹⁵. Il faut alors attendre huit ans pour que le chantier reprenne à l'initiative du duc de Savoie. Mais les difficultés viennent cette fois-ci de l'impossible entente entre les commissaires grenoblois et savoyards qui, réunis lors de deux conférences en août et en septembre 1526 à Pont-de-Beauvoisin, se séparent sans s'être entendus¹⁶. Sans doute le roi de France y a-t-il vu une violation de ses

prérogatives ? L'abbé Perrin souligne plutôt l'importance de la traditionnelle animosité et les états d'âmes delphino-savoyards dans cet échec¹⁷. Quoiqu'il en soit, le pont reste hors d'usage au grand dam de François I^{er} qui, en 1536, ne peut l'emprunter au moment de l'invasion de la Savoie. Le Valois proclame alors un édit prévoyant la reprise des travaux¹⁸ : c'est à partir de cette troisième tentative qu'est décidé de bâtir un pont en pierre capable de résister aux crues¹⁹. Par ailleurs, seule une structure en pierre permet le passage de lourds convois. Or, l'expérience des guerres d'Italie



Emmanuel-Philibert 1er

12 - Constat surprenant, cette collaboration franco-savoyarde semble avoir laissé peu de traces, bien qu'elle soit un moment important dans l'histoire des deux États. En effet, nous ne disposons que de quelques lettres échangées entre les autorités savoyardes et dauphinoises de 1581 à 1583, ainsi que de la convention du 31 mai 1583. Pour pallier cette carence, nous nous référerons à des mémoires de la première moitié du XVIII^{ème} siècle relatant la construction du pont François Ier qui apportent des informations et détails appréciables.

13 - Ce fond est conservé aux A.D.S., Archives communales anciennes de Pont-de-Beauvoisin (1579-1789), 197 E dépôt 1-19. Un inventaire est disponible en ligne sur le site des Archives départementales à l'adresse suivante : http://www.savoie-archives.fr/archives73/ir_pdf/EDEPOT/pont-de-beauvoisin_ac204.pdf

14 - PERRIN, Henri-Jean, *Histoire du Pont-de-Beauvoisin*, op. cit., p.175. L'abbé Perrin souligne qu'« au commencement du XVI^{ème} siècle, les contestations se renouvelèrent plus vives, plus aiguës que jamais au sujet de la reconstruction du pont reliant les deux rives du Guiers et dont ducs et dauphins de France se disputaient la propriété ».

15 - Ibidem, p.176. CHARAT, Philippe, *Dauphiné-Savoie ... op. cit.*, p. 131. La crue au mois de juin aurait été tellement violente qu'elle serait même parvenue à détruire le pilier central du pont érigé par les Savoyards.

16 - Ibidem, pp.176-179. Les plaintes dauphinoises débouchent sur une première conférence avec les commissaires de Savoie du 10 au 12 août, mais l'intendant du Dauphiné ordonne le 13 la démolition des ouvrages faits par les Savoyards depuis la rive gauche jusqu'au milieu du pont, donc côté Dauphiné. Puis, une seconde conférence est réunie pendant trois jours à Pont-de-Beauvoisin à la fin septembre : les autorités dauphinoises proposent d'œuvrer sur la rive gauche jusqu'au milieu du lit de la rivière, mais cette fois-ci les Savoyards s'y opposent.

17 - Ibidem, p.179. « Telle fut la triste issue de ces débats où étaient en jeu, d'un côté, la mauvaise foi des officiers ducaux et, de l'autre, l'amour-propre des Dauphinois ».

18 - CHARAT, Philippe, *Dauphiné-Savoie ... op. cit.*, p. 132. Si le projet initial prévoyait la construction de deux arches avec une pile, le pont fut finalement construit sur une seule arche. André Charvet confirme la décision de François Ier de construire un pont en pierre au moment de l'occupation 1536-1559. (CHARVET, André, *Les Pays du Guiers ... op. cit.* p.45)

19 - Un pont en bois demande un entretien constant, ainsi que des réparations régulières. Conjugué aux fréquents débordements de la rivière du Guiers, cet impératif laisse supposer que le pont a été reconstruit à de nombreuses reprises au fil des siècles.

20 - RAJON, Philippe, La vallée du Giers et sa région. Pont-de-Beauvoisin, Saint-Genix-d'Aoste, Novalaise, Les Échelles, le massif de la Chartreuse, Pont-de-Beauvoisin, Billon et RAJON, 1889, 124p.

22 - A.A.E., Fonds des Limites, Turin, 3, Limites de France et de Savoie [mi-XVIII^e siècle], f°51r.

23 - Charles IX étant mort fin avril 1574, son frère Henri d'Anjou, roi de Pologne et futur Henri III de France, est appelé à lui succéder. Or, il se voit dans l'incapacité de regagner la France par l'Empire. C'est tout naturellement qu'il cherche à rentrer par l'Italie. Il rencontre Emmanuel-Philibert à Venise, et celui-ci lui accorde le libre passage à travers ses États en échange de la cession des dernières places occupées par la France en Piémont.



a montré que l'artillerie est désormais incontournable sur le champ de bataille. Pourtant, le scénario de 1517-1518 se répète de nouveau : les travaux reprennent en 1543, mais sont vite interrompus. Une quatrième tentative est entreprise à partir de 1548 à la suite d'une énième requête des habitants adressée à Henri II pour la reprise du projet. Le roi prend à cet effet un arrêt le 7 octobre, mais c'est seulement en 1555 qu'est prise la décision d'évaluer les coûts de la construction²⁰. Comme les précédentes, cette initiative ne se concrétise pas : tout juste commencé au moment de la paix du Cateau-Cambrésis, l'ouvrage est subitement arrêté pour des raisons inconnues – les autorités savoyardes et dauphinoises ne se sont sans doute pas entendues comme à leur habitude. Enfin, une dernière tentative peut être évoquée avant 1581-1583. Un mémoire du fond des Limites fait référence à une lettre qu'aurait envoyée Henri III à la demande des Pontois « le dernier septembre 1574 » au trésorier du Dauphiné au sujet des travaux²². Le roi aurait-il engagé des négociations avec Emmanuel-Philibert à l'occasion de son passage en Savoie ?²³ Cette hypothèse est plausible, d'autant que l'attitude conciliante de ce duc soucieux de ménager le roi laisse supposer qu'un consensus était possible. Mais cette cinquième prétendue tentative s'est révélée aussi infructueuse que les précédentes.

Toutes ces vaines initiatives laissent supposer que les antagonismes franco-savoyards ont, à chaque fois, entravé la poursuite des travaux. Sinon pourquoi ces deux États ne se sont-ils pas entendus pour rebâtir ce pont si nécessaire aux intérêts de l'un comme de l'autre ? Certes, les incidents de frontière n'ont cessé de proliférer depuis le règne de François I^{er}, et peut-être bien avant. À ces litiges s'ajoute une forte méfiance née de l'occupation de la Savoie, et d'une partie du Piémont par la France empêchant tout consensus. Pourtant, cet antagonisme ne semble pas expliquer pleinement les échecs. En effet, pourquoi les initiatives de François I^{er} et d'Henri II ont-elles été vaines au moment de l'annexion temporaire de la Savoie entre 1536 et 1559 ? Ces deux rois avaient les mains libres pour reconstruire ce pont puisque le duc, n'ayant plus aucune autorité sur Le Pont-de-Beauvoisin ne pouvait s'y opposer. Dépassant la simple animosité franco-savoyarde, les facteurs de ces échecs et de l'absence de réel projet de reconstruction seraient par conséquent plus complexes comme semble le prouver les difficultés internes rencontrées par les deux États après la paix du Cateau-Cambrésis. En effet, les guerres de religion auraient amoindri l'intérêt économique de la route de Pont-de-Beauvoisin du fait de l'interruption du trafic entre Dauphiné et Savoie : dès lors, reconstruire ce pont et assurer ce passage n'aurait plus été une priorité pour les deux États, le roi comme le duc ayant chacun des préoccupations plus urgentes après 1559. Côté français, les troubles religieux frappent et divisent le royaume au bord de l'implosion

depuis 1562. Quant à Emmanuel-Philibert, il est obnubilé par la reconquête des cinq places détenues par la France au Piémont jusqu'en 1574, ainsi que de deux autres citadelles qu'occupe l'Espagne jusqu'en 1575²⁴. Toute collaboration était donc impossible jusqu'au rétablissement de la situation interne dans chacun des deux États vers la fin des années 1570 : c'est sans doute parce qu'Henri III bénéficie provisoirement d'une trêve par la paix de Fleix de 1580 qu'il a pu sérieusement envisager de poursuivre le chantier de Pont-de-Beauvoisin par la suite, et c'est certainement parce qu'Emmanuel-Philibert a reconquis son Piémont que son fils Charles-Emmanuel peut s'occuper des affaires de Savoie. Ainsi, la consolidation interne des États aurait été une condition décisive dans leur collaboration de 1581-1583, malgré des tensions qui reprennent de plus belle au début des années 1580. L'affaire du Pont-de-Beauvoisin n'a donc cessé de piétiner pendant plus de soixante ans : au début des années 1580, seuls les piliers du pont ont été construits – ils auraient été « *commencés et ordonnés par le feu Roy Henry deuxiesme* » selon la convention du 31 mai de 1583²⁵, tandis que Philippe Rajon affirme qu'ils dépassaient le niveau de l'eau déjà à la mort de François I^{er}²⁶. La construction s'est donc faite progressivement de François I^{er} à Henri III, des fondations jusqu'à l'achèvement comme le constate l'enquête de Somaron, probablement un échevin grenoblois du XVIII^{ème} siècle, à partir des archives de Grenoble²⁷. Toujours est-il que le pont reste inachevé et hors d'usage au début des années 1580 et fait toujours l'objet de « quelque différent entre la France et la Savoie »²⁸. Pour autant, l'affaire ne tombe pas aux oubliettes.

L'IMPOSSIBLE REPRISE DES TRAVAUX FACE AU REFUS SAVOYARD : LE PROBLÈME DES PIERRES TAILLÉES (1581-1583).

La construction du pont revient au cœur des négociations au début des années 1580 paradoxalement, marquées par une reprise des hostilités entre la France et le duché. En effet, Henri III fait abstraction des provocations de Charles-Emmanuel I^{er} et remet sur le tapis l'affaire du pont. Encore une fois, le Valois prend les devants, dès la fin des années 1570, non le Duc. Dès juin 1579, Pierre Gratet, conseiller du roi de France et trésorier général du Dauphiné et du marquisat de Saluces, ouvre une enquête locale pour estimer les dépenses et travaux nécessaires à l'achèvement du chantier. Ensuite, le roi confie à Jacques Dufraine, notaire de Pont-de-Beauvoisin et architecte royal, la restauration de l'ouvrage²⁹. Mais à partir de là, la chronologie se fait pour le moins incertaine. Si un mémoire du fond des Limites évoque

un courrier du 5 mars 1580 par lequel Henri III charge Jacques Dufraine de mener la « réfection » du pont³⁰, le procès verbal du 31 mai 1583 évoque un « marché pour la construction du pont de pierre » accordé à ce même personnage le 28 mars 1581, soit un an après ladite lettre³¹. Toutefois, selon ce procès verbal, les officiers savoyards auraient fait part le 28 mars 1581 de leurs « inhibitions »³², c'est-à-dire l'interdiction de poursuivre les travaux. Ainsi, Charles-Emmanuel I^{er} a-t-il pu interdire à Jacques Dufraine de se fournir en pierres côté Savoie le même jour qu'a été conclu le fameux marché ? Il est



Henri II de France

²⁴ - Par le traité de 1559, la France et l'Espagne rendent à Emmanuel-Philibert les territoires qu'elles occupent en Savoie et en Piémont, exceptées sept places fortes piémontaises : Henri II garde Turin, Quiers, Pignerol, Chivas et Villeneuve d'Ast, tandis que Philippe II détient Asti et Santhià jusqu'en 1575. La France se retire progressivement : un premier retrait est effectué en 1562 lorsque Charles IX rend par le traité de Fossan toutes ses places, hormis Pignerol, en échange de Savillan et La Pérouse ; un second a lieu en 1574 lorsqu'Henri III se

²⁵ - Archives Départementales de Savoie [A.D.S.], Archives de la cour [S.A.] 29 55, Acte Passé entre les Commissaires Delegates du Roy très Chrestien Henry Troisième et sérénissime Prince Charles Emanuel par la Grace de Dieu Duc de Sauoye Concernant la construction du Pont-de-Beauvoisin et Apposition d'un Pillier de Pierre au milieu dicelluy auquel du coste du Coste de Dauphiné soient Insculpeés et engraveés les Armoiries de Sa Majeste et de lautre coste de Son Altesse du dernier May mil cinq Cent huitante trois, f^o 2r. Il s'agit de la version savoyarde. La version rédigée par les commissaires députés français se trouve dans les Archives des Affaires étrangères (A.A.E., C.P., Sardaigne supplément, 1, Règlement sur la construction du Pont sur la riviere du Guiers au Pont-de-Beauvoisin fait par les Députés, et officiers tant de Sa Majesté que de Son Altesse Royale le 31 May 1583, f^o 30r. à 31v). Cette version est identique à la version savoyarde, excepté l'orthographe et certaines formulations qui changent, différences peu significatives. La seule à être importante est que la version savoyarde a joint à la suite de la convention plusieurs copies d'archives dont une lettre de Charles-Emmanuel I^{er} du 20 avril 1583.

²⁶ - RAJON, Philippe, La vallée du Guiers..., op. cit.,

²⁷ - A.A.E., C.P., Sardaigne (supplément), 7, [Mémoire sur le] Pont-de-Beauvoisin, décembre 1736, f^o 137r./v. « *On voit par les pieces contenües dans ce vieux Dossier, que les fondemens de ce Pont ont esté faits par ordre du Roy François I^{er}, qu'il a esté continué par henry II qui en fit payer la dépense sur les Deniers de la Recette extraordinaire de Dauphiné, et achevé par les ordres du Roy henry III lequel pour fournir aux fraïs de cette construction...* ».

²⁸ - A.A.E., Fonds des Limites, Turin, 1, Mémoire sur les limites en la France et la Savoye, f^o 19r./v.

²⁹ - Les plans de Dufraine dateraient du règne de François I^{er} mais, contrairement au projet sous de roi, le pont serait désormais conçu avec une seule arche.

30 - Les plans de Dufraine dateraient d règne de François Ier mais, contrairement au projet sous ce roi, le pont serait désormais conçu avec une seule arche.

31 - A.D.S., S.A.29 55, Acte Passé entre les Commissaires..., op. cit., f°2r./v.

32 - *Ibidem*, f°2v./3r. Selon Philippe Charat, il s'agirait de pierres se trouvant sur la rive gauche du Guiers, c'est-à-dire dans les carrières du Dauphiné qu'Henri III voulait prélever (CHARAT, Philippe, *Dauphiné-Savoie...*, op. cit.). Or, toutes les sources évoquent les « pierres taillées du côté de Savoie ». Ensuite, si ces pierres étaient en Dauphiné, l'interdiction de Charles-Emmanuel Ier n'aurait pu empêcher Henri III de les prélever.

33 - Pour plus de détails, je me permets de renvoyer à RUELLE Alexandre, *La Diplomatie du duc de Savoie (1559-1632)*. La clé de l'indépendance entre France et Espagne, Mémoire de Master 1 d'Histoire moderne, sous la dir. de PERNOT, François, Université de Cergy-Pontoise, 2012-2013, 260p.

34 - *A l'origine des contestations de souveraineté autour du Guiers, et de l'entre deux Guiers, ainsi que de la fixation de la frontière sur le Guiers vif ou le Guiers mort, cf. à l'ensemble des mémoires à ce sujet dans les divers fonds des Archives des Affaires étrangères (C.P. Sardaigne et Limites Turin)*.

35 - Archives de Cour, paquet 16, n°11, Pont-de-Beauvoisin, éd. par PERRIN, Henri-Jean, *Histoire de Pont-de-Beauvoisin*, op. cit., pp.181-182. Serge Guiboud-Rigaud cite aussi cette lettre dans laquelle Henri III demande au duc de bien « vouloir donner ordre et commander quelles [les pierres] leur fussent deslivrés » (GUIBOUD-RIGAUD, Serge, *Chroniques d'une frontière...*, op. cit., p.169).

impossible de se prononcer plus précisément. Au-delà de ces incohérences chronologiques, trois conclusions peuvent être tirées avec certitude. D'abord, c'est bien Henri III qui prend l'initiative de remettre à l'ordre du jour la réparation du pont. Ensuite, Jacques Dufraine a sans aucun doute eu la direction du chantier lorsqu'il reçoit l'autorisation du roi de prélever des pierres, jadis taillées pour ce même chantier, et stockées sur la rive droite du Guiers, donc côté Savoie. Enfin, Charles-Emmanuel I^{er} s'est opposé aux projets du Valois puisqu'il refuse que ces pierres savoyardes soient prélevées. La situation se trouve alors paralysée pendant deux ans puisqu'aucun dialogue n'est possible entre les deux princes. D'un côté, le duc maintient sa position sans fléchir. Comment expliquer une telle attitude qui, au premier abord, semble contraire aux intérêts des Savoyards comme des Dauphinois ? Aucune source ne permet de se prononcer, mais l'on peut émettre quelques hypothèses. Au vu de la personnalité du jeune duc – il a 18 ans en 1580 – en quête d'affirmation face aux deux grandes puissances de l'époque que sont la France et l'Espagne³³, il a sans doute perçu l'autorisation donnée par Henri III à Jacques Dufraine de prélever des pierres sur la rive savoyarde comme une violation de sa souveraineté par un roi dont il se méfie – le scénario de 1528 paraît se répéter, mais cette fois, le duc en est victime. Cette explication est d'autant plus plausible que, depuis François I^{er}, les rois de France n'ont cessé de porter atteinte aux prérogatives duciales comme dans le cas extrême de l'annexion temporaire de la Savoie de 1536 à 1559. On peut aussi supposer que le Savoyard redoute l'initiative du Valois soupçonné de vouloir revendiquer la reconstruction du pont dans sa totalité, et par conséquent, de renforcer définitivement ses droits et prétentions sur Pont-de-Beauvoisin, et de façon plus générale, sur le Guiers disputé depuis plusieurs siècles³⁴. De l'autre côté, face à ce refus, le Valois multiplie en vain les missives invitant le duc à lui laisser finir les travaux. En effet, dès le 1er septembre 1581, il lui demande avec fermeté de lever son interdiction selon une lettre que l'abbé Perrin a éditée dans son *Histoire du Pont-de-Beauvoisin*³⁵ :

« Mon frere, Je vous écrivis dernièrement pour raison de quelques pierres taillées dans le tems du feu roy monseigneur et père pour la construction d'un pont sur la rivière du Guyers au pont de Beauvoisin et demeurés sur terre à la part de Savoye lorsque le pays fut restitué sans estre mises en œuvre, lesquelles d'autant que vos officiers faisaient difficulté de laisser enlever à mes sujets. Vous priant vouloir donner ordre et commander quelles leur fussent deslivrés pour pouvoir plus commodément le bâtiment d'un pont suivant la commission que ja a este faite et le despescher, estant en cela fondé sur la raison qui m'appartient et de la commodité publique qui redonde de cest œuvre et vous ayant ma lettre esté porté par le capitaine La Cornière et ce que les consuls de ladite ville mont fait entendre, il n'en eut autre réponse sinon que vous envoyeriez à votre ambassadeur résidant près de moy de me la faire de votre part qui toutes fois a dit n'en avoir eu aucune charge... ».

Henri III réclame ainsi à Charles-Emmanuel la permission d'extraire de son territoire quelques pierres qui, taillées sous l'ordre de son père pour achever le pont, n'ont pu être employées à cet effet. Par ailleurs, le roi s'est efforcé de convaincre son voisin en multipliant les offres alléchantes : en contrepartie de ces pierres, il propose de financer la totalité des dépenses à condition que soit instauré sur le pont un péage afin de rembourser le coût des travaux³⁶. Mais rien n'y fait : l'insistance du Valois n'est guère récompensée, le duc reste sur ses positions. La rénovation du pont est de nouveau au point mort, tandis que les tensions entre les deux États atteignent leur paroxysme l'année suivante. Henri III cesse toute requête, du moins aucune lettre à ce sujet n'a été retrouvée dans les divers fonds d'archives pour l'année 1582 : le roi comme le duc paraissent se désintéresser du problème. La situation devenant insoutenable sur place, ce sont désormais les Pontois du Dauphiné qui défendent la nécessité de rebâtir ce pont afin de sortir de cette impasse néfaste à l'économie locale. Ils font appel à Henri III selon une lettre de

Jacques Dufraigne du 8 novembre 1582 ³⁷ :

« Monsieur, ayant entendu de ceulx du Pont-de-Beauvoisin la longueur en laquelle ils se voyent pour l'empêchement de la construction du pont de pierre qui leur est fait par Monseigneur le duc de Savoie [...] par ainsi s'estantz adressé à moy pour en avoyr advis m'ont supplié vous prier leur adssister et avoyr leur affaire en singulliere recommandation à ce qu'ilz puissent faire parachever s'il se peult, le plus soudain qu'ilz pourront leur pont... »

Cette lettre prouve que toute collaboration entre les deux souverains demeure impossible fin 1582 à cause de l'intransigeance de Charles-Emmanuel I^{er}. Pourtant, l'affaire connaît un dénouement que rien ne laissait prévoir. En effet, le duc se ravise soudainement et décide de collaborer. Ce revirement des plus surprenants prend ainsi place lors des années de grandes tensions entre Paris et Turin.

LA CONVENTION DU 31 MAI 1583 : UNE COLLABORATION SANS PRÉCÉDENT RÉSOLVANT UNE AFFAIRE VIEILLE DE SOIXANTE SIX ANS

Les discussions concernant le pont François I^{er} reprennent une dernière fois au début du printemps 1583. Alarmé par la détresse des Pontois, Henri III prend encore une fois l'initiative en envoyant un ambassadeur auprès de Charles-Emmanuel ³⁸, puis adresse à ce dernier le 27 mars 1583 une missive dans laquelle il exprime sa volonté d'assurer une bonne entente entre les deux communautés ³⁹ et ainsi stimuler les échanges économiques. C'est un succès puisque pour la première fois le duc répond favorablement : trois semaines plus tard, le Savoyard autorise enfin le prélèvement des pierres taillées destinées à la construction du pont par une missive envoyée au président du Sénat de Savoie le 20 avril ⁴⁰ - le duc donne par ailleurs l'ordre « qu'il ne soit mise aucune difficulté en ce fait ». Tout obstacle étant levé, les deux souverains finissent par trouver un accommodement : leurs envoyés ⁴¹ se réunissent à Pont-de-Beauvoisin le 31 mai afin de dresser une convention fixant les conditions de la construction. Ainsi se dénoue cette affaire vieille de soixante cinq ans.

La principale décision porte sur le prélèvement des pierres taillées sur la rive savoyarde puisque ce différend a paralysé tout dialogue et devait être résolu en priorité. Par conséquent, les officiers savoyards sont chargés de « remettre les «Pierres tailliees qui sont du costé de Savoye » aux commissaires français « pour estre employées a la Reedification et construction dudict Pont »⁴² :

« [Les commissaires français] estans venus et assemblés en cette ville du Pont-de-Beauvoisin aux fins de donner moyen de parfaire le Pont de Pierre sur la Riviere de Guier sur les Pilles et fondements [déjà] commencés et ordonnés par le feu Roy Henry deuxiesme que Dieu absolue, suivant le Prix fait donné a Monsieur Jaques Dufresne, et nonobstant les Inhibitions sur ce faittes par les officiers du Vingt-huit Mars mil cinq cent huitante Un, & [les commissaires savoyards ...] venus en cedict lieu du Pont par expres commandement d'icelle, pour remettre les Pierres taillées qui sont du costé de Savoye aux subject delegués et deputés de Sa Majesté pour estre employées a la reedification et construction dudict Pont...

Par cette convention est levée l'interdiction prononcée par Charles-

³⁶ - A.A.E., C.P., Sardaigne (supplément), 7, [Mémoire sur le] Pont-de-Beauvoisin, décembre 1736, f^o 137v. Somaron apporte une précision sur ce péage. A la suite de son enquête, il se trouve que les lettres patentes envoyées par Henri III prévoyaient l'établissement du péage pour quatorze ans, ce à quoi le duc de Savoie ne se serait guère opposé puisque le pont a été totalement construit aux frais de la France.

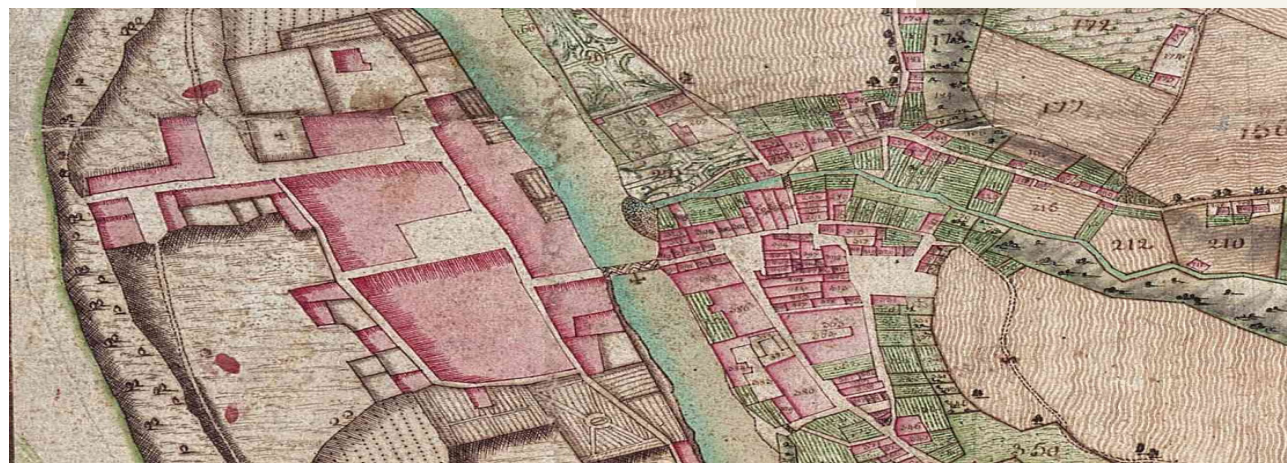
³⁷ - Lettre de l'architecte Du Fraisne à Mr. Rémy, conseiller du roy, le 8 novembre 1582, Grenoble, éd. par CHARAT, Philippe, Dauphiné - Savoie..., op. cit., p.133.

³⁸ - Lettre de Mr. Rémy à du Fraisne, le 22 mars 1583, Paris, éd. par CHARAT, Philippe, Dauphiné - Savoie..., op. cit., p. 135.

³⁹ - A.A.E., C.P., Sardaigne (supplément), 1, Teneur de lettre de Sa Majesté Très Chrétienne [Henri III] à Son Altesse Royale [Charles-Emmanuel Ier] du 27 mars 1583 à Paris, f^o 30r. Une autre copie de cette lettre se trouve à la suite de la version savoyarde de la convention du 31 mai au folio 4r.

⁴⁰ - A.D.S., S.A.29 55, Teneur de la lettre écrite par son Altesse [Charles-Emmanuel Ier] audict sieur President Du Chastellard du 20 avril 1583 à Turin, f^o 4r./v

⁴¹ - Les deux commissaires français sont Pierre de Gratet et Félicien Boffin, seigneur d'Argenson (conseiller de Gratet et avocat général du parlement du Dauphiné). Côté Savoie, trois commissaires sont présents : René de Lyobart (conseiller d'État de Charles-Emmanuel Ier et président du Sénat de Savoie), Jean de Reynaud (conseiller du duc et avocat de Savoie) et Barthélemy Deville (secrétaire d'Etat du duc).



42 - A.D.S., S.A.29 55, Acte Passé entre les Commissaires Delegués du Roy tres Chrestien Henry Troisième..., op. cit., f°2r./v. Cela prouve l'erreur de Philippe Charat selon qui Henri III aurait ordonné de prélever des pierres dans les carrières de Dauphiné.

43 - Idem, f°2v./3r.

44 - « savoir faisons que ce jourd'huy denier May mil cinq Cent huitante trois après avoir ensemblement et par Voye amiable conferé de leffect que dessus et fait lecture du contenu aux lettres tant de Sa Majesté que de son Altesse declaratures de leurs Vouloirs et intentions cy appres transcripts, Avons dun mutuel admis et accord convenu que la Construction dudict Pont de Pierre sera parachevé » (Idem, f°2v.).

45 - Idem, f°3r./v. 48 A.D.S., S.A.29 55, Acte Passé entre les Commissaires Delegués du Roy tres Chrestien Henry Troisième..., op. cit., f°5r./6v.

Emmanuel I^{er} au printemps 1581 empêchant Jacques Dufraigne d'extraire les pierres côté Savoie. Le duc doit donc autoriser la « délivrance » des pierres une fois que Pierre Gratet, principal représentant français, donnera aux officiers savoyards le « Bail, et Prix fait » par Henri III ⁴³ :

« Auons dun mutuel aduis et accord convenu que la Construction dudict Pont de Pierre sera parachevé suivant le Bail, et Prix fait qu'en a esté cy devant donné par ledict sieur de Granier Tresorier général de France susdit Commissaire en cette partie député par Sadicte Majesté, et que a ces fais délivrance sera faite desdictes Pierres estans en Savoye audict Monsieur Jaques Dufresne pour estre employées a la perfection de ladicte oeuvre pour lequel effect nousdict Premier President de Savoye aurons en vertu de nostre pouvoir leué et osté lesdictes Inhibitions dudict Jour Vingt-huit Mars mil cinq cent huitante Un ».

De ce fait, tout obstacle à la construction disparaît. Par ailleurs, se dégage une réelle volonté de trouver un consensus, les commissaires députés réunis à Pont-de-Beauvoisin s'étant accordé d'un « mutuel aduis et accord » ⁴⁴. À cet effet est notamment prévu que les Pontois soient exemptés du péage afin de « maintenir la bonne voisinance commerce et trafic » ⁴⁵ :

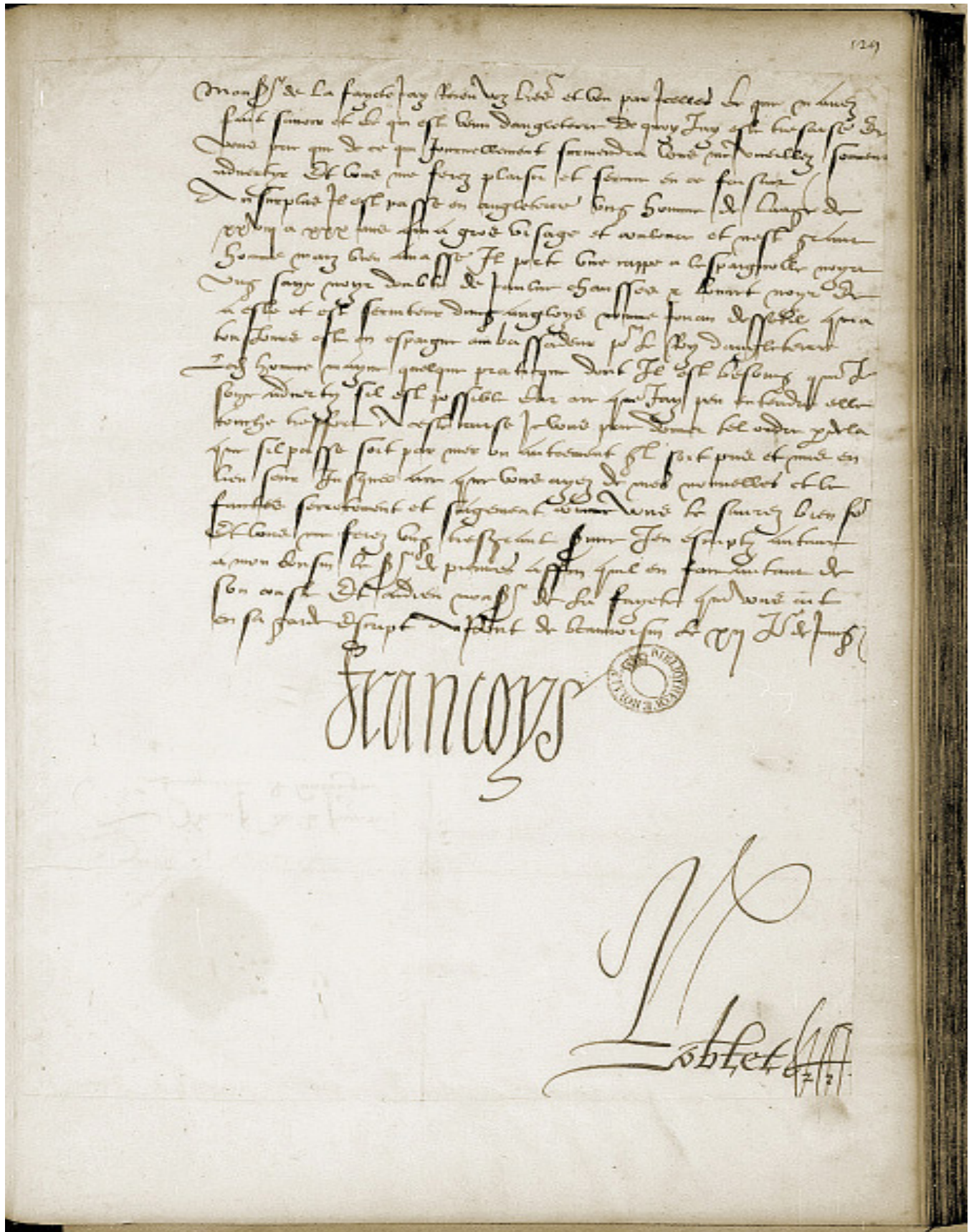
« ... pour maintenir la bonne voisinance commerce et traffic des Uns & autres subjects, la susdite Imposition qui se leue par forme de Peage pour le Payement de la susdite oeuvre ne s'exigera et Payera par les habitans tant de ladicte ville du Pont-de-Beauvoisin a la part du Dauphiné que de Savoye en ce que concerne les denrées & autres choses qui seront du Revenu de leurs bien et pour leurs usages tant seulement et qu'ils n'en feront amas pour vendre et trafficqué & ny commettront Abus ou fraude a peyne d'estre Punis comme infracteurs dudict Peage tout ce que dessus sans Préjudice des Droits de Sa Majesté et de son Altesse respectivement & sous leur bon Plaisirs fait et resolu... ».

Ce privilège ne s'applique qu'aux marchandises échangées entre Pontois pour leur propre consommation afin d'éviter l'apparition d'une contrebande, auquel cas les habitants des villes jumelles sont passibles d'une amende ou d'une autre sanction. En promouvant une bonne entente par la garantie du libre commerce entre les deux communautés, cette convention concourt à l'apaisement des tensions de part et d'autre du pont. Toutes ces décisions prises le 31 mai sont confirmées par l'ordonnance du 1er juin ⁴⁶. Dans ces conditions, la rénovation du pont François Ier reprend et se serait terminée en 1583, bien qu'aucune source n'atteste de l'achèvement des travaux. Seule certitude, dénouement de l'affaire de Pont-de-Beauvoisin intervient indéniablement en 1583.

Contrairement aux précédentes tentatives, la convention du 31 mai est couronnée de succès parce qu'elle résulte d'un solide compromis jusqu'alors manquant. Il n'est désormais plus question d'une simple initiative française, mais d'une collaboration franco-savoyarde exceptionnelle au XVI^e siècle.

Une parenthèse dans l'histoire des relations franco-savoyardes au XVI^e siècle ? Moment unique dans l'histoire franco-dauphinoise à l'époque moderne peu évoqué et encore méconnu, la construction du pont François Ier est riche en leçons. La première prouve que, malgré des tensions apparentes, le roi de France et le duc de Savoie sont capables de redoubler d'efforts afin de s'entendre à la fin du XVI^e siècle pour régler leurs différends frontaliers. Ainsi, le pont est achevé après soixante-cinq ans de vaines tentatives grâce à une collaboration sans précédent auparavant impensable. Cette dernière est inédite au cours d'un siècle où les antagonismes ont alimenté une hostilité certaine entre la France et la Savoie. Ensuite, Henri III et Charles-Emmanuel Ier reconnaissent à cette occasion la propriété mitoyenne du pont, quand bien même la région de l'entre-deux Guiers reste particulièrement disputée jusqu'en 1760. Enfin, cette parenthèse s'explique avant tout par l'importance du Pont-de-Beauvoisin dans les échanges économiques entre Lyon et Turin : ni le roi, ni le duc ne pouvaient rester indéfiniment de marbre devant l'impossibilité d'emprunter cette route commerciale. Toutes ces raisons expliquent ce succès inattendu destiné à perdurer dans le temps.

Lettre de François 1er à Monsieur de La Fayette
Capitaine et Gouverneur de Boulogne - le 12 juin 1517 - du Pont-de-Beauvoisin*



lettre de Pont François 1er
43
MÉMOIRES

* GALLICA - Recueil de lettres originales de François 1er à Monsieur de La Fayette de 1501 à 1600 - Lettre numéro 32