

272-152  
40207

CAMILLE JOUHANNEAUD

La question

du Pont Saint-Etienne

à Limoges

(Extrait de l'*Almanach limousin* pour 1906)



LIMOGES  
Imp. Ducourieux et Gout

—  
1906

40207

B. M. Limoges

Entrée	av- 1940	XL
Inv.	40207	X
Cot. déc.		XX
Section	Ecole Muséum	XL

*10907*

*Bibliothèque communale  
de Limoges Annexe l'ancien  
272-151 Opus*



## La question du Pont Saint-Etienne à Limoges

Les monuments légués par les âges antérieurs et que les ravages du temps, l'incurie ou le vandalisme, le plus souvent inconscient, des générations passées ont laissé subsister, sont à Limoges particulièrement peu nombreux ; mais leur rareté même est une considération de plus pour conserver ceux qui nous restent et pour les défendre contre les menaces de destruction, contre les attaques de toute sorte auxquelles ils sont exposés.

A cette heure, un de ces monuments, le pont Saint-Etienne, est sérieusement menacé ; non pas précisément par sa vétusté, par le fait des intempéries et des eaux qui minent ses fondements et rongent ses flancs depuis tant de siècles. Le vieux pont est encore solide, suffisamment résistant et, de l'avis de très bons juges, il est capable, avec un peu d'entretien, de voir encore pendant longtemps les flots de la Vienne couler sous ses arches et les passants circuler sans péril au-dessus de lui. Ce qui le menace, c'est la pioche des démolisseurs, c'est la volonté de nos édiles — ou du moins, à ce que l'on assure, de quelques-uns d'entre eux. Les ruines vont vite, dit-on parfois ; c'est une vérité ; mais elles vont vite surtout quand la main profane et inconsidérée de l'homme s'étudie à hâter ou à provoquer leur destruction.

On sait comment est née la question. Il y a un peu plus de deux ans, l'administration municipale, adoptant une nouvelle série de grands travaux à faire à Limoges, y faisait figurer la démolition du pont Saint-Etienne et son remplacement par un nouveau pont ; elle renonçait ainsi à son idée première qui était simplement de surélever l'ancien pont. Le nouveau projet avait fait peu de bruit ; il avait passé dans le public à peu près inaperçu, lorsque la Société archéologique et historique du Limousin, bien renseignée, comme il était de son devoir de l'être, protesta contre la démolition projetée et émit à l'unanimité un vœu pour la conservation du pont Saint-Etienne (1).

Depuis lors, la question a fait quelque chemin. Ce n'est pas seulement à Limoges que l'on s'est ému d'une telle entreprise, mais au delà, dans la capitale, là partout où l'on a quelque respect des vieux monuments, des souvenirs du passé ou un peu l'amour de l'art et de tout ce qui se rattache de près ou de loin à notre domaine national. Bien que le pont Saint-Etienne n'eût pas encore pris le rang auquel il a droit parmi les monuments historiques — ce qui était un oubli — le Comité compétent n'a pas hésité à formuler son veto, et avec lui toutes les sociétés, toutes les ligues qui veillent avec un soin jaloux et impartial à

(1) Ce vœu fut émis dans la séance de cette société du 28 juillet 1903 et transmis alors à l'administration.

Le texte en a été reproduit dans la notice de M. Louis Guibert indiquée dans la note ci-après.

la conservation des monuments et des sites pittoresques ont manifesté d'une façon très énergique leur réprobation. Il est à noter que ce projet malencontreux surgit à un moment où tous les efforts des hommes éclairés tendent à sauvegarder partout nos antiquités et nos richesses locales contre une modernisation aveugle et banale qui n'est plus de mode. Ce n'est point affaire d'opinion, mais simplement question de sentiment, de goût et aussi de bon sens (1).

Ces protestations n'ont cependant pas été suffisantes, paraît-il, pour mettre un arrêt aux desseins de la municipalité; celle-ci persiste dans sa résolution; elle l'a même soumise au Conseil d'Etat, qui n'a pu en principe la rejeter, mais a réservé la décision de la Commission des Monuments historiques. A chacun son rôle. Le conseil n'a pu envisager la question qu'au point de vue économique et financier, lequel n'est pas en jeu; elle renvoie à qui de droit le soin de décider de l'intérêt artistique ou archéologique qui est mis en péril.

Les choses en sont là. Qui l'emportera dans ce conflit, de ceux qui, dans un but bien désintéressé, veulent conserver un peu de son pittoresqué, un peu de sa couleur locale et de son antiquité à une ville si pauvre, si dénuée de monuments et de souvenirs matériels de son histoire, ou de ceux qui, sans motifs d'utilité véritable, à l'encontre même des intérêts réels de cette ville, parlent de démolir pour édifier un nouveau pont qui ne remplira même pas la destination qu'ils se proposent!

Dans le sens de la cause qui est la nôtre, tout a été dit et bien dit, spécialement sous le rapport architectural et archéologique, et même sous celui de l'utilité. Le mémoire de M. Louis Guibert, l'excellente notice technique de M. Judicis et les études ou lettres publiées par la presse locale en sont de bons témoignages (2). Et cependant la lutte étant loin d'être close, nul ne s'étonnera apparem-

(1) Parmi les sociétés qui ont élevé leurs protestations contre la destruction du pont, nous citerons la Société de protection des monuments de France, dont le président est M. Beauquier, député du Doubs.

Une association active et puissante de nos jours, qui rayonne sur toute la France, celle du *Touring-Club*, a fait entrer dans sa sphère d'action les sites et monuments pittoresques de toute la France, pour les mettre en lumière et en assurer la conservation, à l'occasion même à l'aide de ses subsides. Elle s'attache surtout, dans son programme, à la protection des monuments qui, indépendamment de leur valeur archéologique, présentent par eux-mêmes ou leur situation un caractère pittoresque. Le pont Saint-Étienne réunit incontestablement toutes ces conditions.

(2) Voir *Le Pont-Saint-Étienne à Limoges*, notice de M. Louis Guibert, avec bibliographie et iconographie; — *Quelques observations relatives au Pont-Saint-Étienne à Limoges*, par M. A. Judicis, avec relevé géométral. Ces deux notices ont été publiées dans le *Bulletin de la Société archéologique et historique du Limousin*, tome LIV, 1<sup>re</sup> livraison, pages 217 et 237; — *Courrier du Centre*, n° du 20 novembre 1903 : *Société pour la protection des Paysages*; — *Ibid.*, n° du 8 décembre 1903 : *Les vieux Ponts de Limoges*, article signé J. T.

ment de voir l'*Almanach Limousin* venir encore à la rescoussse des défenseurs du vieux pont, même au risque d'enfoncer des portes déjà ouvertes et de tomber dans quelques répétitions.

Pour bien mesurer l'intérêt de la question et l'apprécier sous tous ses aspects, il paraît utile tout d'abord de jeter un regard rétrospectif sur l'ancienne situation topographique de la ville envisagée au point de vue de ses ponts et des communications qu'ils assuraient.

Tout le monde sait que notre ville est restée, jusqu'aux approches de 1840, réduite à ses deux anciens ponts, le pont Saint-Martial, qui dans son état actuel date du XIII<sup>e</sup> siècle, et le pont Saint-Etienne, qui n'est guère moins ancien. Le premier correspondait à la route nationale de Toulouse, qui va jusqu'à Barèges; le second servait au passage de la grande route de Lyon. Les deux ponts étant distants l'un de l'autre d'un kilomètre ou peu s'en faut, on pourrait s'étonner qu'un état de choses aussi rudimentaire et aussi insuffisant ait pu subsister pendant tant de siècles, si le fait ne s'expliquait par des causes générales et locales qu'il est inutile ici d'expliquer ou de commenter.

Entre le faubourg du Pont-Saint-Martial et la Cité s'étendaient des terrains considérables, composés de jardins et de cultures diverses, où les habitations étaient assez clairsemées. Lorsque Limoges commença à prendre un peu d'extension, c'est-à-dire au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, le percement d'une nouvelle artère à travers ce vaste espace et, par suite, la création d'un nouveau pont plus commode et propre à remédier aux inconvénients des deux anciens, étaient des mesures naturelles et tout indiquées. Cette création devait entraîner nécessairement celle d'un grand quartier plus accessible, plus régulier et plus habitable que ses voisins. L'idée, qui était en germe depuis un certain temps, ne semble toutefois avoir pris une certaine consistance que dans les dernières années du régime de la Restauration. Le gouvernement d'alors portait avec raison tous ses efforts vers l'amélioration et le développement des routes nationales qui un peu partout, et même dans notre région, malgré les grands travaux antérieurs dus à l'initiative de Turgot, étaient très défectueuses. Mais il y avait une pierre d'achoppement : c'était la question financière. D'après les prévisions — qui sont rarement en deçà de la réalité — l'édification du Pont-Neuf, telle qu'elle était projetée, devait coûter non loin d'un million. Par quelles voies et moyens arriverait-on à faire face à cette dépense, en un temps où le budget communal ne dépassait pas 300.000 francs, où celui du département n'était guère plus copieux et le budget de l'Etat n'était pas le tiers de ce qu'il est de nos jours ?

Ce fut une occasion pour les esprits inventifs de s'ingénier en combinaisons diverses, plus ou moins sensées ou bizarres, pour résoudre la difficulté. Entre autres propositions, et pour mémoire, nous en citerons une qui consistait

à récupérer la dépense de construction du pont au moyen d'un droit de péage, et pour rendre ce droit plus efficace, à supprimer les deux ponts Saint-Etienne et Saint-Martial. Est-il besoin d'ajouter que cette motion très radicale et saugrenue n'obtint aucun succès ? Elle prouve simplement qu'en tout temps il y a des gens qui ont un goût particulier pour démolir ; ce qui importe est de savoir si on les écoute ou si on ne les écoute pas.

Un autre projet, très différent et qui paraissait s'inspirer avant tout de la raison d'économie, rejetait l'idée de l'établissement d'un nouveau pont et proposait de surélever le pont Saint-Etienne, qui aurait été relié par une grande voie suivant la direction de la rue du Masgoulet à l'avenue des Bénédictins, appelée ainsi à devenir la grande voie d'accès de la ville du côté de l'Est et du Sud. Les promoteurs de ce plan, qui, semble-t-il, tenaient d'assez près au corps des ponts et chaussées, reconnaissaient dès lors l'impossibilité de réunir le pont au centre de la ville par une voie droite et praticable. Leur plan fut rejeté, et c'était justice ; s'il eut prévalu, Limoges eut été privée pour longtemps sans doute, non seulement d'une belle œuvre, mais encore d'un important débouché et d'un quartier nécessaire, au préjudice de son développement.

Le vrai projet, préparé par M. Lobligeois, ingénieur en chef de la Haute-Vienne, l'emporta heureusement. Destiné à recevoir et à réunir les circulations des deux routes nationales, il était à peu près tel que nous l'avons vu depuis réalisé. Dès 1829, il était accepté par la municipalité et par les pouvoirs publics, et dans les années qui suivirent, il entraîna dans la période d'exécution qui fatidiquement fut assez lente. Les travaux, poussés avec une grande activité pendant la campagne de 1836 et celle d'après, ne furent terminés qu'en 1838. Ils étaient effectués pour le compte de l'Etat, mais avec une assez forte subvention de la ville qui, de plus, prenait en charge les deux ponts Saint-Etienne et Saint-Martial. Toutefois, une note des *Nouvelles Ephémérides* nous fait connaître que, sur la demande du Préfet, des réparations assez minutieuses furent alors faites aux deux vieux ponts avec les subsides pris sur le budget des ponts et chaussées (1).

Depuis alors, après un certain laps de temps, l'extension toujours croissante de la ville fit de nouveau naître la question à propos du pont Saint-Martial que l'on jugeait aussi insuffisant et d'une solidité douteuse ; si le monument laissait voir quelques lézardes, s'il était d'un aspect un peu délabré, la faute ne lui était pas imputable : elle incombaît aux municipalités diverses qui lui avaient mesuré les subsides et les réparations avec une parcimonie plus que rare.

Après force controverses, mais aussi après un examen attentif, il fut reconnu que le pont Saint-Martial se portait beaucoup mieux qu'on ne l'avait avancé et qu'il était encore

(1) *Nouvelles éphémérides des travaux publics de 1837* ; renseignement fourni par M. J. Tixier.

de force à braver les injures du temps et la fureur des flots. On s'aperçut aussi d'autre chose : c'est qu'en reconstruisant et en surélevant ledit pont, il était tout aussi impossible qu'auparavant d'accéder à la ville par une voie directe et facile, à moins de démolir tout le quartier. C'est alors qu'on se décida — il y a quelque vingt ans de cela — à laisser le vieux pont à sa place et à en construire en aval — un peu trop près de l'autre à la vérité — un nouveau qui a reçu la dénomination de Pont National. Satisfaction était ainsi donnée à tous les intérêts. Les habitants du quartier continuèrent à se servir de leur ancien pont, très suffisant pour cet usage, et la création du nouveau, en facilitant l'extension de la ville de ce côté, en lui donnant de l'air, donna lieu à la formation d'un nouveau quartier avec une rapidité qui est une bonne preuve de son opportunité.

\* \* \*

La question est la même à cette heure en ce qui concerne le pont Saint-Etienne ; elle provoque les mêmes remarques et comporte la même solution, mais avec plus de force encore, car ce pont est plus remarquable que son ainé, il est plus intéressant au double point de vue archéologique et pittoresque, et en outre l'inutilité de sa démolition et de la réédification qu'on en médite, est d'une évidence encore plus sensible.

Si nous affirmons, après tant d'autres, que sa situation et ses caractères en imposent le respect et le maintien, qui pourrait nous contredire ? Les ponts du moyen âge, conservés dans leur état primitif sont rares ; notre province en possède quelques-uns, mais beaucoup moins importants que le pont Saint-Etienne ; celui-ci représente un des types les plus complets et les plus intacts des monuments similaires de cette époque. Va-t-on le livrer à la pioche des démolisseurs pour l'unique plaisir de le remplacer par une construction plus ou moins vulgaire qui ne remplira jamais le but qu'on essaie de faire valoir ? Ferait-on disparaître de gaieté de cœur un des derniers vestiges de l'antiquité d'une ville qui en compte si peu, à ce point que sa pauvreté dans cet ordre de choses est un sujet d'étonnement pour les étrangers, alors que partout ailleurs, dans les villes voisines, par exemple, les habitants mettent une sorte d'amour-propre à sauvegarder tous les souvenirs qui rappellent leurs origines, la vie des ancêtres, ou à conserver à leurs cités un reste de couleur locale.

L'intérêt pittoresque du pont n'est pas moins indéniable : la plupart des vues de Limoges, depuis le dessin de Duviert, qui date de 1612, jusqu'à nos jours, le représentent toujours au premier plan du paysage, dominé par les masses imposantes de la Cathédrale et de sa tour, de l'évêché et du Grand Séminaire, dont les terrasses superposées semblent baigner leurs bases dans les eaux de la Vienne. Que de fois n'a-t-il pas séduit le crayon ou le pinceau des artistes, ou fixé l'objectif des simples photographes ? Son existence se trouve ainsi consacrée par tous les

droits de l'âge, de l'histoire et de l'art; il est une partie intégrante et pour ainsi dire essentielle de la Cité, à laquelle sa disparition ravirait comme une partie d'elle-même.

Pour porter le coup fatal à ce monument vénérable qui supporte encore si vaillamment le poids de sept siècles et que recommandent tant de titres, il faudrait sans nul doute des motifs d'une utilité certaine, reconnue de tous, une de ces nécessités d'ordre absolu, devant lesquelles toutes les autres considérations sont tenues de s'incliner. Mais de pareils motifs apparaissent-ils en la circonstance? Personne n'osera sérieusement le soutenir.

On a bien allégué que le pont menaçait ruine et que ses jours étaient comptés; mais l'argument ne tient guère en face des vérifications et des assertions d'hommes de l'art d'une compétence indiscutable. Oui, sans doute, notre vieux pont n'a pas été construit selon toutes les règles de la science moderne; il paraît bien que ses avant-becs, établis probablement à une époque postérieure, ne forment pas un corps très homogène avec le gros même de l'œuvre; oui encore, il réclame dés réparations dont il est privé depuis si longtemps, car on ne peut considérer comme telles le simple rhabillage qui lui a été octroyé. Mais ces ouvriers du moyen-âge étaient de merveilleux maçons qui semblaient construire pour l'éternité. Le pont tient toujours et il tiendra longtemps, pourvu que dame Edilité lui prête vie et qu'elle lui fasse l'aumône de quelques soins, de ceux qu'on ne refuse à personne.

L'objection principale des partisans de la démolition consiste à dire que le pont est trop étroit, incommodé et dangereux pour la circulation. Il y aurait dans ce dire une petite part de la vérité, si la circulation dont il s'agit était très active et ne pouvait se faire ailleurs, pour partie du moins, sans inconvénients et même avec avantage. Mais en dehors des besoins du quartier lui-même, il faut convenir que cette voie de communication ne peut être utilisée normalement que par un certain nombre de transports venant de la commune de Panazol ou à la rigueur par ceux de la région voisine qui se rendent dans les bas quartiers de la ville; car, pour tous les autres, la voie du Pont-Neuf est manifestement la plus naturelle et la plus courte.

Cette circulation pourrait s'accroître dans une certaine mesure, si le remplacement du pont existant par un autre pouvait permettre de créer dans son axe une voie directe et praticable pour accéder au centre de la ville; mais il faudrait alors donner au nouveau pont une hauteur égale, sinon supérieure à celle du Pont-Neuf et remanier tous les quartiers avoisinants, de telle sorte qu'il ne subsisterait à peu près rien des constructions et des voies actuelles. Il est facile de constater que la vallée de la rivière forme en ce point un véritable trou de nature à dérouter la science et les efforts des plus habiles ingénieurs. Une telle entreprise grèverait le budget communal d'une dépense de deux millions ou plus, qu'il n'est pas en état de supporter. Comme il n'est pas question de faire cette dépense, et

que d'ailleurs, pour nous servir de l'expression vulgaire, « le jeu n'en vaudrait pas la chandelle », on se bornerait évidemment à donner à la nouvelle construction une hauteur moyenne — par exemple celle du Pont National — et la circulation continuerait à s'effectuer par les voies existantes, c'est-à-dire par les boulevards des Petits-Carmes et Saint-Maurice, dont les pentes comptent parmi les plus rapides et les plus abruptes de la ville, ou par les quais en formation le long des terrasses du Séminaire et de l'Évêché, ce qui équivaudrait exactement au trajet par le Pont-Neuf; la circulation ne gagnerait donc rien en elle-même à l'exécution du projet.

Les auteurs d'un des projets de 1829 voyaient plus clairement les choses quand, supposant la surélévation du pont Saint-Etienne, ils proposaient d'établir au point de départ de ce pont une grande voie le reliant avec la partie basse de l'avenue des Bénédictins, qui devenait ainsi un tronçon de la route nationale. Ces auteurs faisaient fausse route en ce double sens : que, d'une part, ils supprimaient la fondation du Pont-Neuf et laissaient entre les deux anciens ponts un espace d'un kilomètre en longueur privé de communications et de vie, et que, d'autre part, ils étenaient d'une façon exagérée le périmètre de la ville, qui ne comptait pas alors plus de trente mille habitants.

Mais de nos jours la situation topographique et ethnographique n'est plus la même ; de 30,000 âmes, la population a passé à 85,000 pour le moins, et la superficie de la ville s'est étendue dans des proportions adéquates ; en d'autres termes, elle a plus que doublé ou même triplé, sans rien exagérer. Les voies de communication suffisantes en nombre il y a 75 ans ne le sont plus à présent, et ce qui est vrai de ces voies mêmes l'est également des ponts qui doivent leur servir de passage.

Sans être mathématicien, il est aisément de comprendre que lorsqu'une surface, une circonférence s'élargit, l'axe de cercle compris entre deux ou trois rayons assez rapprochés les uns des autres du cercle primitif ne correspond plus du tout à l'espace que comporte cette circonférence considérablement agrandie. On ne fera croire à personne que pour mieux desservir ce plus grand espace, pour lui assurer la vie, l'aisance et le mouvement, il faudra resserrer, concentrer en quelque sorte la circulation dans l'arc de cercle premier, au lieu de la répartir sur l'étendue de la zone nouvelle. Et cependant ce n'est pas autrement que raisonnent les auteurs du plan que nous combattons.

Leur résolution persistante autant que fâcheuse a déjà rencontré en son chemin l'avis d'hommes clairvoyants, de techniciens très experts, d'accord en cela avec le simple bon sens. Si l'établissement d'un nouveau pont est nécessaire, a-t-on dit — et sur ce point nous ne critiquons pas l'opinion de nos édiles — ce n'est pas sur l'emplacement du pont Saint-Etienne que sa position est indiquée, mais plus en amont, à trois ou quatre cents mètres plus loin, dans l'axe du point de jonction du faubourg des Casseaux (ou rue Vacquand) et de l'avenue des Bénédictins d'une

part, et de la partie supérieure de l'avenue du Sablard (ancienne route de Lyon) d'autre part. Est-il nécessaire de faire observer que le faubourg des Casseaux est un quartier très peuplé, comprenant des usines et de grandes manufactures, et qu'à proximité se trouve une banlieue déjà dense et qui se prolonge jusqu'à la gare du Puy-Imbert ? Il y a là toute une population privée de communications véritable avec la région d'outre-Vienne, au détriment des habitants, et surtout des ouvriers, qui pourraient y trouver des logements plus commodes et plus salubres. Que le pont à édifier soit rattaché d'une part à l'avenue du Sablard au moyen d'un tracé à peu près direct et de pente modérée, et, d'autre part, par une rue droite et facile avec la rue Vacquand et l'avenue des Bénédictins, toutes deux larges et spacieuses. Cette nouvelle voie de communication sera la plus commode et la plus courte pour tous les transports des campagnes avoisinantes qui se rendent dans la partie basse de la ville et notamment à la gare des Bénédictins, et le coût de la dépense sera relativement peu élevé, car l'expropriation n'atteindra que des terrains non bâtis.

Le pont Saint-Etienne continuerait ainsi à servir à son usage normal, nécessairement restreint, pour lequel il est suffisant et assez solide, surtout s'il est un peu réparé et entretenu. Rien n'empêcherait en même temps, ou par la suite, de raccorder les deux ponts et les deux quartiers soit par le prolongement du quai le long de la Vienne, soit par la rue du Masgoulet élargie et assainie ou une nouvelle voie suivant à peu près la même direction.

Telle est la véritable solution, analogue à celle qui a été adoptée pour le pont Saint-Martial, qui ne lèse aucun intérêt, mais au contraire les envisage et les sauvegarde tous, en facilitant l'extension régulière de la ville et en ouvrant de nouveaux débouchés qu'il est permis de juger indispensables.

Voilà bien des raisons accumulées et de toutes sortes pour avoir cause gagnée. Mais combien de fois faut-il avoir raison pour l'obtenir une fois ? La raison, humainement parlant, est une vertu dont tout le monde se prévaut, mais qui trop souvent se traduit dans la pratique des choses d'ici-bas par des actes de pure volonté ; elle devient alors *l'ultima ratio*, celle que le poète latin a rendue sous une forme aussi énergique qu'expressive.

On aime à espérer que la municipalité hésitera à s'inspirer de cette maxime, toute séduisante qu'elle puisse paraître ; que si, malgré tous les efforts des amis de l'art et de leur pays, malgré les interventions les plus autorisées, elle se décidait à passer outre, ce serait pour les protestataires une sorte de satisfaction d'avoir fait leur devoir et de laisser à qui de droit la responsabilité d'un acte de vandalisme inutile et regrettable à tous égards.