

ÉTUDES BOURBONNAISES



BULLETIN TRIMESTRIEL DE
LA SOCIÉTÉ BOURBONNAISE
DES ÉTUDES LOCALES

20^e série – N° 331

Septembre 2012

Marie-Thérèse TÉTY : *Louis de Régemortes à Moulins.
Une rivière, une ville, un pont enfin, il y a 250 ans.....*

77

Secrétaire chargé du Bulletin (réception des articles,
publication, retour des Bulletins) : M. Jean-Thomas BRUEL,
19, avenue Théodore de Banville, 03000 Moulins
e-mail : secretariatsbel@yahoo.fr
www.sbel03.fr

ÉTUDES BOURBONNAISES

20^e série – n°331

Septembre 2012

LOUIS DE RÉGEMORTES À MOULINS UNE RIVIÈRE, UNE VILLE, UN PONT ENFIN IL Y A 250 ANS

La construction du pont de Moulins a lieu au XVIII^e siècle et, s'il s'agit pour la ville d'une forme de succès remporté par Régemortes sur une rivière réputée difficile à maîtriser, les moyens techniques mis en œuvre en sont connus maintenant, car exposés en détail dans un ouvrage bien illustré et souvent étudié. Il faut aussi replacer cette construction dans un contexte à la fois local et plus général.

D'abord la date de sa construction, de 1757 à 1762, se situe pendant un siècle qui connaît enfin une paix durable après les guerres de Louis XIV, puisque le royaume ne subit pas d'invasion de 1709 à 1792, les guerres se déroulant à l'extérieur. La situation est donc favorable à un essor de l'économie, encouragé à l'échelle du royaume et dont toutes les généralités tirent profit. Le commerce est le moyen de ce développement, mais il exige routes et ponts, alors que les ponts du royaume, en particulier sur la Loire et l'Allier, connaissent des ruines successives et que les rivières restent encore des obstacles majeurs lorsqu'il s'agit de relier la capitale aux ports ou aux grandes villes. En même temps, il faut assurer la protection des riverains contre des inondations ruineuses pour les économies locales et donc aussi pour les finances du royaume.

Il existe, depuis le XII^e siècle, un service des Turcies et Levées pour la Loire, créé pour construire, surveiller, entretenir et réparer les ouvrages de protection ; son rôle est d'apporter un appui aux seigneurs, aux cités ou aux communautés religieuses qui en ont la charge et la propriété. Les levées se définissent comme des remblais de terre, alors que les turcies sont réalisées en torchis par les propriétaires, pour protéger les terres agricoles, en associant terre, claies, fagots et batteries de pieux. La gestion des rivières, et donc de la navigation, est assurée par une association, la « Compagnie des marchands fréquentant les rivières de Loire et d'Allier et rivières affluentes », qui en assure le balisage et l'entretien pour maintenir les rivières



Louis de Régemortes. Collection particulière.

en état de navigation, et qui est également responsable des chemins de halage. A partir de 1594, les services sont assurés par un intendant puis, à partir de 1603, par des commissaires titulaires d'un office, jusqu'à ce que Colbert les remplace par un ingénieur en 1679 ; c'est l'arrivée des techniciens dans l'administration, où se constitue la première organisation d'un corps d'ingénieurs, qui deviendra en 1716 un corps d'ingénieurs des Ponts et Chaussées. Un édit royal de 1772 supprime le bureau des marchands et les charges et offices tenus par ses membres. Ses attributions passent alors au département des Ponts et Chaussées. Ce retrait des droits et privilèges est opéré « pour le bien que nous voulons procurer à la navigation ». La gestion

relève désormais des intendants, assistés des ingénieurs des Turcies et Levées, ces derniers contrôlant le balisage dont la charge incombe au trésor royal à partir de 1778. L'administration des Turcies et Levées, qui se maintient jusqu'en 1790, a été l'une des trois sections de l'administration des Ponts et Chaussées, qui inclut également le Pavé de Paris et les ponts et chemins du royaume ; les ingénieurs passant souvent de l'un à l'autre corps, entre lesquels existe toutefois une certaine rivalité. Le service des Turcies et Levées s'est développé également, passant de un à deux ingénieurs pour la Loire et l'Allier en 1683. Mathieu est chargé de la partie située en amont d'Orléans et Poitevin de la partie située en aval.

C'est dans le contexte de ces profonds remaniements de l'administration qu'apparaît, dans le bassin de Loire, Jean-Baptiste de Régemortes, déjà bien connu en Alsace pour les travaux de fortifications réalisés pendant les guerres de Louis XIV. En effet, Jean-Baptiste de Régemortes, d'abord ingénieur contrôleur pour le pont de Blois, succède en 1720 à Poitevin comme inspecteur des ouvrages des Turcies et Levées de la Loire. Mais sa présence étant encore souvent nécessaire en Alsace, son fils Antoine l'assiste pour la Loire. À la mort de Jean-Baptiste, Antoine est chargé des Ponts et Chaussées en Alsace, laissant ses fonctions à Noël, qui devient ingénieur des Turcies et Levées de la Loire et directeur des canaux du Duc d'Orléans, réunissant dans ces fonctions les deux parties du bassin de Loire en 1736. Puis, en 1742, c'est le frère de ce dernier, Louis de Régemortes, d'abord adjoint de Noël, qui devient premier ingénieur des « Turcies et Levées de la Loire, Allier et rivières y affluantes ». Les dépenses exigées par la surveillance et l'entretien de ces ouvrages sont financées par des levées sur les contribuables soumis à la taille, dans les généralités d'Orléans, Tours, Bourges, Moulins et Riom.

Pour ce qui est de l'administration des Ponts et Chaussées, elle est représentée depuis 1716 au plan local par un ingénieur, en relation avec l'administration des Travaux Publics, pour chaque généralité : Poitiers, Bourges, Moulins, Tours et Orléans. Ce qui explique que les pays d'élection, c'est-à-dire gérés par un intendant, comme l'était la généralité de Moulins, accèdent de ce fait à un meilleur réseau routier, mieux entretenu, lorsque la corvée est étendue à toutes les généralités au profit de la monarchie, en 1730, ou au moment de la réforme de Turgot, qui tente de remplacer la corvée par une taxe entre 1762 et 1764, réforme reprise en 1776.

En 1743, l'état des routes et surtout des ponts reste pourtant un obstacle à la circulation dans le royaume. C'est alors que Trudaine, qui avait été intendant de Riom de 1730 à 1734, devient intendant des finances chargé du service des Ponts et Chaussées et en assure la direction pendant 30 ans, d'abord sous la direction d'Orry, contrôleur des finances depuis 1738. L'expérience acquise par Trudaine, dans une généralité où l'Allier constituait un risque permanent, conjuguée à sa volonté d'équiper le royaume d'un

réseau de routes, le conduisent à créer en 1744 un Bureau des Dessinateurs chargé de la levée et des plans des grandes routes du royaume. Un arrêt du roi le transforme, en 1747, en une Ecole dirigée par Trudaine et Perronet, ingénieur et architecte, et regroupant ingénieurs, géomètres et dessinateurs chargés des plans et cartes à l'usage des Ponts et Chaussées. Cette Ecole assure une formation en mécanique, hydraulique et construction. En 1750 est créé par Trudaine un corps d'ingénieurs, qui devient l'Ecole des Ponts et Chaussées en 1760. Le corps des ingénieurs des Turcies et Levées disparaît peu à peu de 1773 à 1775. Désormais sont formés des ingénieurs des Ponts et Chaussées distincts des architectes et ayant en charge routes, rivières, canaux, ponts et ports. Lorsque Trudaine réunit l'Assemblée des Inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, la présence de Louis de Régemortes y est signalée dès 1747, car il s'agit à ce moment-là de proposer des moyens de protéger la ville de Grenoble et les communes voisines contre les débordements répétés du Drac, qui dévastent la zone de sa confluence avec l'Isère.

Si le XVIII^e siècle se préoccupe d'un réseau de voies de communication, c'est que, jusqu'alors, la notion de route correspond d'abord à une direction, à un itinéraire, sans tracé bien précis ou bande fixe de circulation, et la navigation doit souvent prendre le relais sur une partie du trajet, par le recours aux coches d'eau ou aux bacs, au moment du franchissement des cours d'eau qui restent des obstacles partout.

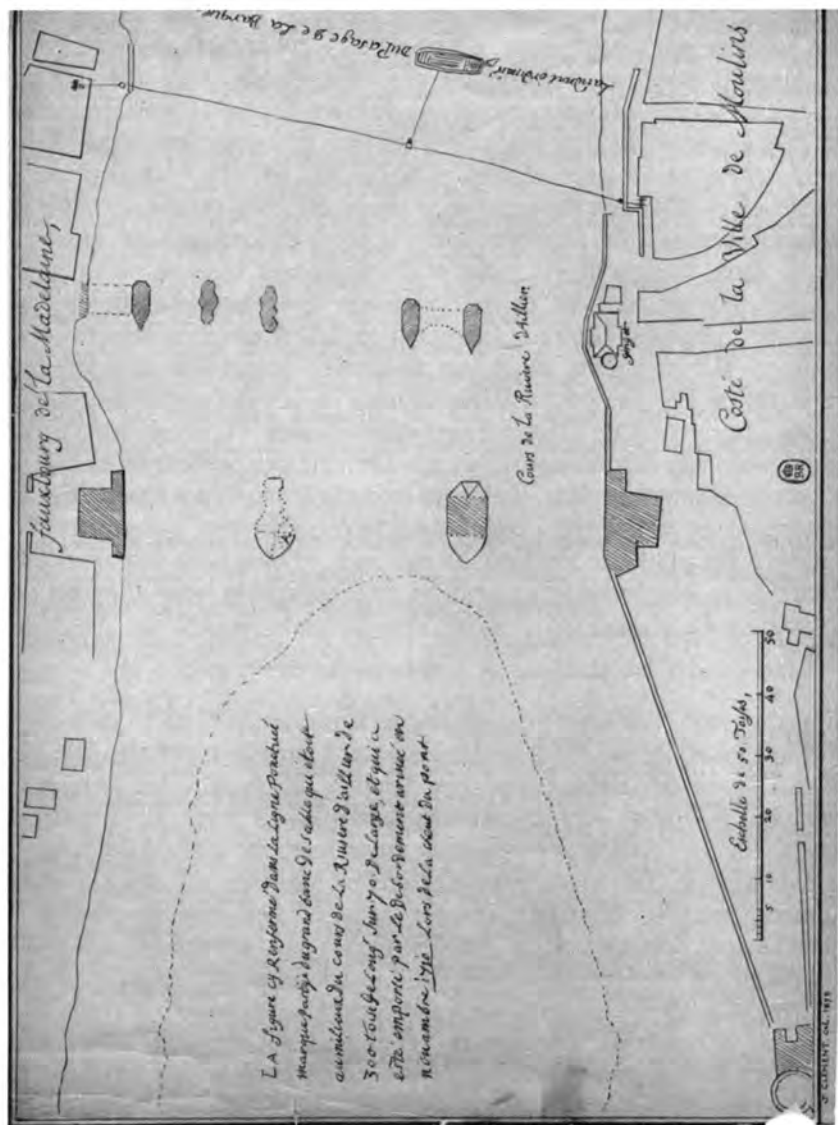
C'est pendant cette période (entre 1700 et 1750), que la France se dote d'un réseau de 1800 km de canaux, car la route ne peut assurer seule les besoins d'un commerce qui s'accroît rapidement. Il s'y ajoute 10 000 km de routes tracées de « clocher à clocher » et, en 1788, le royaume possède 12 000 lieues soit 48 000 km de routes bien entretenues. C'est en grande partie le résultat de l'action de Trudaine, qui s'est attaché à faire construire les ponts qu'il estime les plus nécessaires. Environ 400 ponts ont été édifiés de 1700 à la Révolution. Parmi eux, sont dus à l'initiative de Trudaine les ponts de Joigny, de Saumur, d'Orléans, de Tours et de Moulins, ce dernier étant jugé indispensable pour la route de Paris à Lyon et de Paris au Languedoc.

Trudaine est relayé dans les généralités par des intendants toujours attachés au développement de la province dont ils ont la charge, et leur fonction connaît son apogée au XVIII^e siècle avec la priorité donnée aux routes, ports et ponts. Si l'exemple de Turgot, avec l'essor de la porcelaine à Limoges, est bien connu, tous les intendants ont également cherché à valoriser les atouts de leur province et s'en sont faits les défenseurs en Conseil. Ainsi, lorsqu'il s'agit du pont de Moulins, quatre intendants successifs interviennent : Jean-Louis de Bernage de Vaux, de 1744 à 1756, Amable de Bérulle, de 1756 à 1760, Le Nain, de 1760 à 1762, et Jacques de Flesselles, de 1762 à 1765. Le rôle du premier d'entre eux pour le pont est tel

que, en 1755, les échevins lui demandent d'accepter que le nouveau faubourg de La Madeleine porte son nom, il accepte ce « qui rappellera sans cesse à ses habitants l'attachement que je leur ai voué ». Chacun offre à la ville des équipements ou des embellissements. A. de Bérulle pose la première pierre du pont le 4 octobre 1757. Il aménage à ses frais le cours devenu cours Jean-Jaurès, achète et restaure l'hôtel d'Ansac et, en 1759, commence la construction du Château d'eau en même temps qu'il fait établir les mûrières de Champgrenier. J. de Flesselles offre la porte du collège, fait édifier la porte de Paris, décorée de ses armes et d'une grecque, mais ne peut réaliser les portes prévues de Lyon et de Bourgogne, pour lesquelles des projets avaient été présentés. Lui aussi intervient en faveur du pont, souvent pour obtenir un allègement de la charge financière pesant sur la ville. Son successeur, De Pont, assure un assainissement de la ville, avec l'aqueduc du Petit Ris, du ruisseau des Tanneries ou des Bouchers, et de celui de Grillet, afin d'éviter leurs débordements. Il est à l'origine des boulevards établis en 1773 sur la seconde enceinte. Il élabore en outre le projet des casernes et les projets des deux ports à créer, ces derniers projets étant repris ensuite par M. de Reverseaux. Le zèle de l'un d'entre eux en fera une des premières victimes de la Révolution, puisque J. de Flesselles, alors devenu prévôt des marchands à Paris, sera tué et sa tête promenée au bout d'une pique dès juillet 1789.

Lorsque, après des échecs répétés depuis le premier pont en 1315, il s'agit de prévoir un nouveau pont pour Moulins, deux projets sont présentés, l'un par l'architecte Mansart, l'autre par Mathieu, ingénieur des Turcies et Levées, qui prévoit un pont de sept arches dans le prolongement du cours de Bercy. Ce dernier est refusé par la ville, qui le juge trop éloigné du centre et du faubourg de La Madeleine. Le projet Mansart est donc préféré. Commencé en 1705, l'ouvrage comporte trois arches inégales en anse de panier. Le coût prévu en est de 796 000 livres, mais est ramené à 500 000 livres du fait de son écroulement en 1710, avant même que les arches soient décintrées. Ce fait est rapporté par Saint-Simon, selon lequel, à Louis XIV, demandant des nouvelles du pont de Moulins, il fut répondu : « Sire je le crois bien à Nantes présentement », anecdote rapportant un fait peu probable en raison des dates.

Le problème du franchissement de l'Allier subsiste donc et, après l'échec de Mansart, il faut envisager de nouveaux projets. Dès les années 1711-1712, quatre projets ont déjà été présentés, deux prévoyant un pont de pierre et deux autres un pont utilisant la pierre et une charpente de bois, tous devant être édifiés sur les piles de l'ancien pont Ginguet. Echecs et refus font qu'aucun architecte ne veut plus se risquer à construire un pont sur l'Allier, alors que sa nécessité sur le « Grand Chemin Royal de Paris à Lyon » s'impose et que doit également se préciser « Le Grand Chemin de France » d'Autun à Limoges, pour compléter un réseau initié avec « Le Grand Chemin d'Auvergne » réalisé au XVII^e siècle. Par ailleurs, les habitants de la ville, en

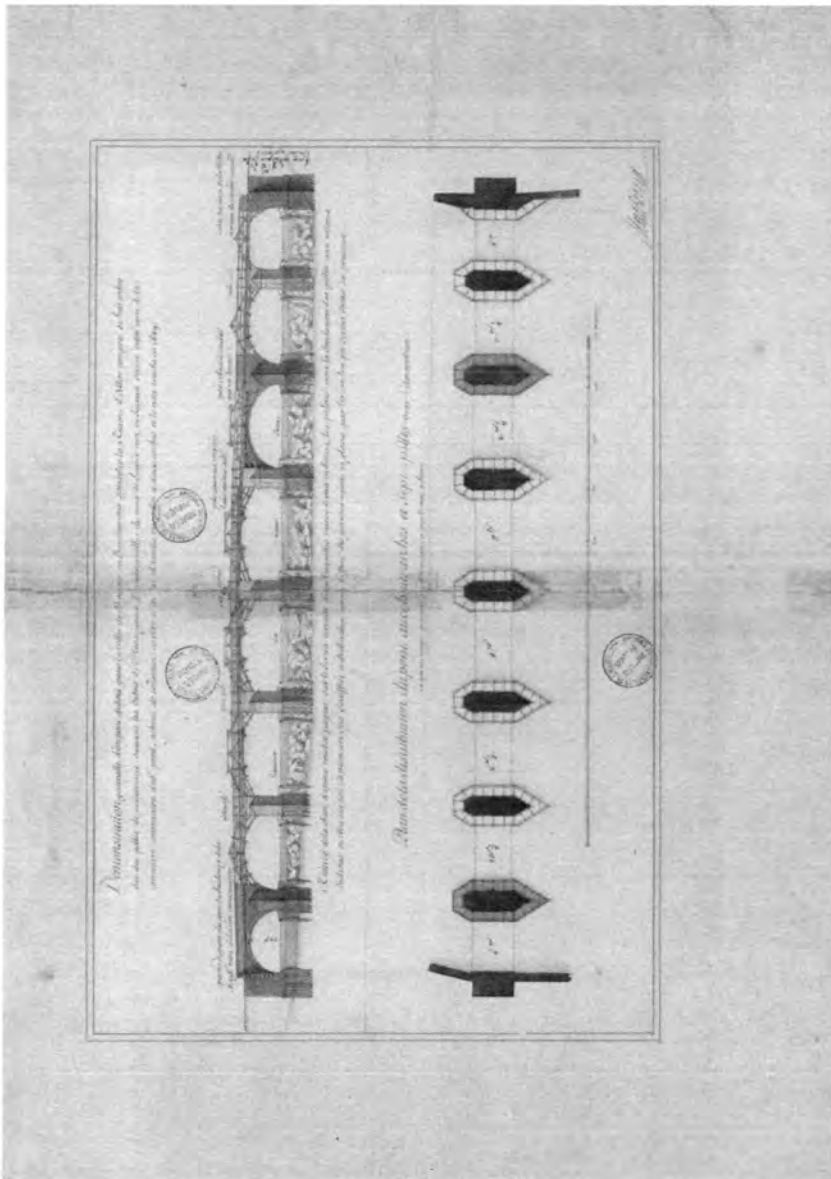


Emplacement des îles et bacs à Moulin. Plan du chanoine Clément. 1898. Arch. dép. de l'Allier, 9 J 40.

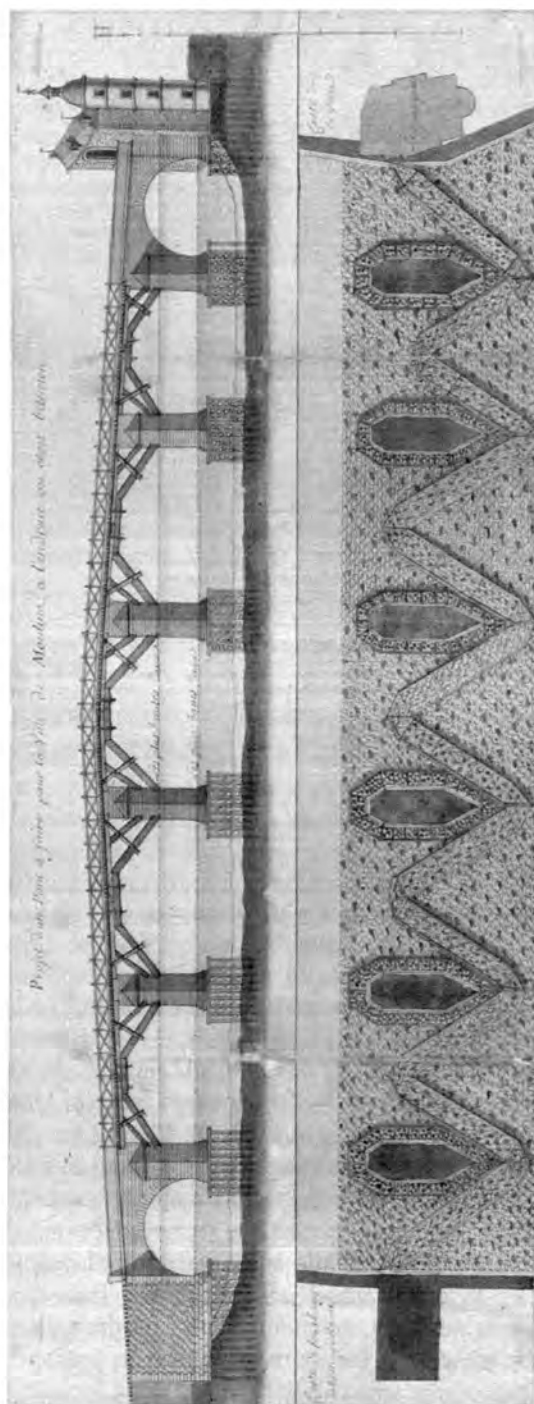
l'absence de pont, sont contraints, depuis 1710, d'utiliser un bac pour relier les deux rives, à partir du Cours de Bercy, comme le montre le plan établi en 1749.

Mais le passage par bacs, indispensable pour les besoins locaux, présente des difficultés multiples et entraîne conflits et réclamations. Un acte de 1408 est souvent rappelé selon lequel : « Il ne sera pas superflu d'observer que dans le temps intermédiaire des chutes fréquentes du pont de Moulin à celui de leur établissement, la ville a joui du droit de bac et de bateau comme

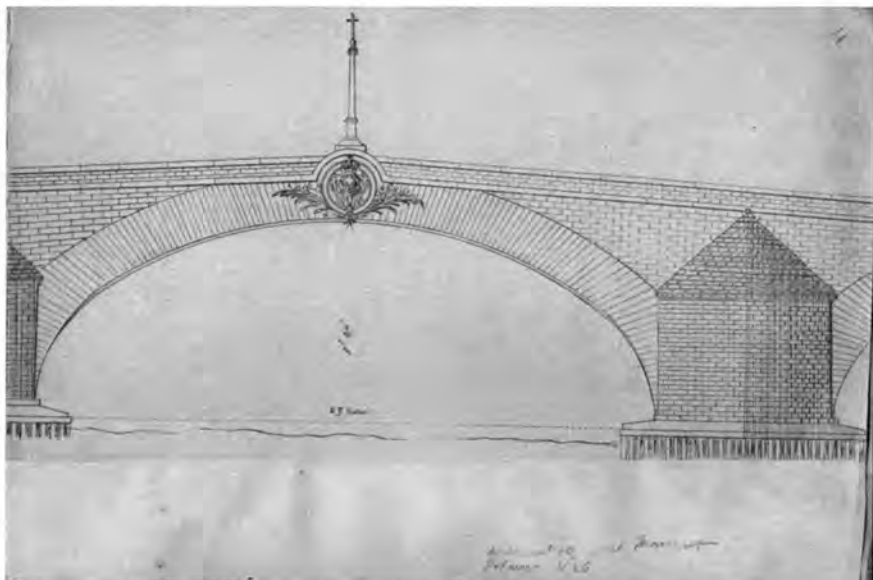
remplaçant ». Ce droit fait l'objet d'une adjudication et d'un bail de deux ans seulement en 1758, portant sur les années 1759-1760, en raison de l'achèvement prévu du pont. Les termes en sont précis : barques et bateaux ne peuvent être placés qu'en l'île Maquerelle pour chacun des côtés de l'île, le passage se fait au-dessous du cours de Bercy vers le pont Chinars, sans dédommagement en cas de passage impossible dû au gel ou à la sécheresse, avec l'obligation, si l'entrepreneur manque de bateaux, d'assurer le passage



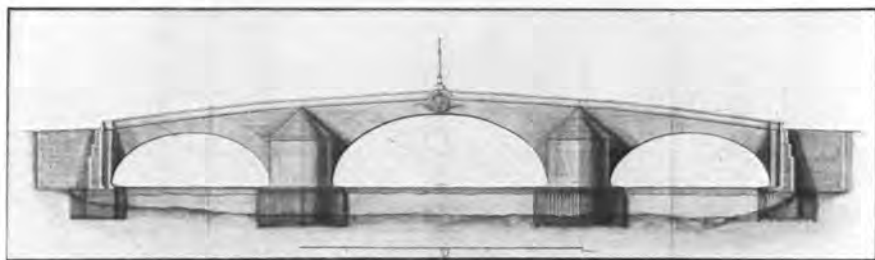
Projet de pont en bois à construire sur l'Allier pour remplacer celui qui a été renversé en 1669. 1703.
Arch. dép. de l'Allier, 1C 18¹.



Projet d'un pont à faire pour la ville de Moulins à l'endroit ou étoit l'ancien. 1703. Arch. dép. de l'Allier, 1 C 18³.



Arche centrale du pont Mansart. Dessin du chanoine Clément.
Arch. dép. de l'Allier, 9 J 40.



Le pont Mansart vers 1704. B. n. F., Dép. des Estampes, Va 3 t. 3.

des matériaux pendant la durée des travaux du pont vers l'endroit demandé par l'ingénieur. Le droit de passage ayant été acquis par deux mariniers, toute forme de concurrence conduit à des conflits suivis de demandes de dommages. La rivière est un lieu d'affrontements répétés. Une ordonnance de 1751 rappelle que pour « tout marinier ou autre personne qui aurait placé des bateaux et viviers près de l'abordage de la barque du côté de la ville, depuis la tour Ginguet jusqu'à celle appelée Crespinet aujourd'hui démolie, [ces bateaux et viviers] seraient ôtés dans le jour et placés au-dessus ou au-dessous desdits lieux désignés de telle sorte que l'abordage public n'en fut aucunement gêné » ; le déplacement se faisant aux frais des récidivistes visés. Les propriétaires des bacs, maintenus dans leur droit d'y avoir bac par arrêté de 1744, transgressent la loi journallement « en prenant au-dessus de ce qui est fixé, ils perçoivent souvent deux fois le droit lorsque le même jour le particulier qui a payé passe et repasse ». Parfois le passeur se plaint que



Le pont Ginguet. Lithographie d'après un dessin d'André Durand de 1839.

« la corde est si mal entretenue que les passagers courent le risque de se noyer ». En 1755, c'est à cause d'une crue que « la rivière se répand sur les sables depuis le pas du bac du côté de la ville jusqu'au sentier » et l'adjudicataire ne peut assurer le passage des voitures à cause de l'éloignement de la corde, du fait de l'ensablement, ce qui constitue un préjudice pour lui et pour le public. Il demande l'édification d'une levée pour rétablir le passage devenu impossible. Encore en 1755, alors que commence la construction du pont, c'est la caution de l'adjudicataire qui intervient auprès du président trésorier des finances de Moulins, pour dénoncer la difficulté du passage en raison du peu d'eau qu'il y a, mais aussi parce que « l'adjudicataire et les personnes préposées de sa part sont journellement insultés par les passants ». Un boucher passant avec un cheval, trois veaux et une vache refuse de payer en embarquant et « se répand en injures, invectives et menaces », prêt à frapper la femme de l'adjudicataire chargée de percevoir le droit de passage. Une amende de dix livres est demandée. Les faits montrent donc les difficultés quotidiennes nées de l'absence durable de pont, pour le commerce local et les activités quotidiennes de la population, car le passage a un coût dont les tarifs sont définis avec précision ; les exemptions nombreuses, portant soit sur les personnes, soit sur certains produits, sont encore sources de litiges.

Pourtant, à cause de cela et parce que la grande route de Paris au Languedoc passe par le Bourbonnais, la traversée de l'Allier a été envisagée

en 1731 soit à Moulins pour rejoindre Saint-Pourçain, soit à Bessay. Mais, en 1740, malgré la volonté de maintenir le passage par Moulins vers Saint-Pourçain, le projet de pont à Moulins a semblé devoir être abandonné en raison des multiples obstacles rencontrés : l'épaisseur de la couche de sable qui constitue le lit de la rivière, les errements des multiples bras, qui se déplacent au gré des crues parfois violentes par ailleurs, l'alternance des étranglements et des élargissements de son cours. Tous ces facteurs ont semblé des obstacles insurmontables rendant l'échec inévitable.

C'est sous l'impulsion de Trudaine que la réponse est enfin apportée. En 1751, il est fait appel à Gabriel, l'architecte de Versailles et de nombreux monuments parisiens. Il a construit le pont de Blois avec Jean-Baptiste de Régemortes, ingénieur contrôleur de l'édifice. Gabriel présente un projet associant pierre et charpente, en utilisant des fondations existantes. Son projet est refusé et il renonce à concourir pour le pont de Moulins, qui ne peut que porter atteinte à sa renommée. C'est alors qu'il est fait appel à Louis de Régemortes. Il est le fils de Jean-Baptiste, ingénieur des Ponts et Chaussées d'Alsace, dont le nom est apparu dès 1688 associé à celui de Vauban, dans la construction des fortifications de Vieux-Brisach, de Luxembourg, durant la guerre de succession d'Espagne. Chargé d'une étude relative à la défense de la Basse-Alsace et de Strasbourg, il a présenté un projet qui a été adopté contre l'avis du Maréchal de Villars. Passant du génie militaire au génie civil, après les traités de paix, Jean-Baptiste, inspecteur des réparations en Alsace depuis 1717, a travaillé également sur les grands chemins et les canaux, mais il a été aussi ingénieur des turcies et levées, responsable des ponts et des canaux à Orléans, et il est désigné en 1716 par le Conseil de Régence pour participer à la construction du pont de Blois, avec Gabriel, de 1719 à 1724.

Louis de Régemortes est né à Strasbourg en 1709. Après ses études faites à Paris, poursuivies à Strasbourg, au moment de la mort de son père en 1724, puis terminées à Paris, il a reçu une formation familiale auprès de son frère Noël, en travaillant à ses côtés pendant dix ans. Lorsque ce dernier est appelé à Fribourg, comme directeur des fortifications du royaume, pendant la guerre de succession d'Autriche, Louis, d'abord associé à Noël depuis 1743, lui succède à Montargis en 1748, comme directeur des canaux d'Orléans et de Loing et comme ingénieur des Turcies et Levées. Noël a été lui-même formé auprès de son père, originaire de Groningue, d'où la famille s'est dispersée en raison des conflits dus à la domination espagnole, qui s'est terminée en 1648, après une guerre de quatre-vingts ans. Depuis le Moyen Âge, pour les Provinces-Unies, la construction des polders a toujours imposé aux hommes d'être à la fois géographes et hydrauliciens, maîtrisant des compétences qui sont recherchées en temps de guerre comme en temps de paix. Les fils Noël et Antoine passent, comme leur père, du génie militaire au génie civil, et Louis est ensuite formé auprès de ses deux frères en Alsace, comme en Gâtinais, où il succède à Noël. Après la guerre de succession d'Autriche, (au

cours de laquelle fut tué à Fontenoy en 1745 le frère aîné Antoine), Noël et Louis, pour former les ingénieurs militaires qui ont manqué jusqu'alors, contribuent à la création, en 1748-1750, de l'école du Génie à Charleville-Mézières, qui deviendra Ecole Polytechnique en 1795. Ces différents lieux d'intervention ont conduit la famille à résider soit à Paris, soit à Versailles, c'est-à-dire près des pouvoirs en place, donc des lieux de décision, mais aussi sur des lieux proches des travaux en cours, en Alsace ou à Montargis, voire, pour Louis, à Moulins en 1755, ou à Grenoble. Son frère Noël cesse ses activités en 1750, pour se retirer en Alsace au château de Dachstein, situé sur la commune de Molsheim, près de Strasbourg, et construit par Antoine avant sa mort. Puis, en 1757, il acquiert un second château. Noël reprendra les fonctions de Louis après la mort de ce dernier.

Après avoir construit avec Noël, en 1732, le pont de Sorges sur l'Authion, près d'Angers, Louis de Régemortes construit à Vouvray, en 1740, un pont sur la Cisse, avec trois arches surbaissées. Le pont de Charmes, construit à partir de 1724 avec 12 arches sur la Moselle, rivière aussi difficile à maîtriser que l'Allier, lui a été attribué sans doute à tort. Cette ville, est située entre Epinal et Nancy, en Lorraine, où Stanislas Leczinski est duc depuis 1738, et c'est sans doute en raison d'une période de collaboration avec son frère Noël, dans une région frontalière où son père avait déjà réalisé des travaux de défense, que Louis aurait pu construire cet ouvrage. On peut supposer que si son nom apparaît, c'est peut-être aussi parce que le fils de l'une de ses sœurs a Stanislas Leczinski pour parrain. Louis, dès 1748, devient ingénieur des canaux de la famille d'Orléans et, à ce titre, propose d'y refaire les ouvrages mal entretenus. De 1749 à 1756, il a modernisé le canal latéral à l'Ourcq, aménagé par Riquet, en remplaçant les pertuis et les portes marinières par les premières vraies écluses, à Lizy-sur-Ourcq et à Crouy-Varenfroy. Ce canal, était nommé canal des Ducs, car le privilège des droits de navigation en avait été attribué au Duc d'Orléans. Avec le canal d'Orléans, le canal du Loing, le canal de Briare, il permettait l'approvisionnement de Paris en bois de chauffage et de construction, car relié au canal Saint-Martin, et de plus il alimentait le bassin de La Villette à Paris, avec, donc, déjà une double fonction de navigation et d'adduction d'eau.

En même temps, à la suite d'un projet d'endiguement du Drac, Louis de Régemortes est chargé d'une étude par la ville de Grenoble. Il rédige d'abord, en 1751, un « Mémoire pour le projet de redresser le lit de l'Isère dans la vallée du Grésivaudan, jusqu'au-dessous de la ville de Grenoble, et de contenir les eaux de cette rivière entre des levées ». A la suite de nouvelles crues dévastatrices en 1764, Louis de Régemortes réalise une étude considérée comme « la plus approfondie des rivières et torrents coulant dans la plaine de Grenoble », faite par « le Sr de Régemortes premier ingénieur des turcies et levées ». Son intervention à Grenoble est sans doute due à A. de Bérulle qui, après avoir été intendant de la généralité de Moulins jusqu'en 1760, est depuis 1761 Président du Parlement du Dauphiné. Il a défendu,

avec Trudaine, le projet de Régemortes pour le pont de Moulins et donc connaît bien ses compétences. Au terme d'un nouveau séjour à Grenoble de mai à octobre 1768, Louis de Régemortes présente des moyens de remédier aux crues du Drac, dont la confluence avec l'Isère menace la ville et les communes voisines. Ce manuscrit propose la construction de levées et le projet est approuvé par le directeur des fortifications et par l'intendant de la généralité. Ces travaux justifient la préférence donnée à un spécialiste des effets des eaux dès le projet de pont pour Moulins, plutôt qu'aux ingénieurs des ponts, qui auraient dû normalement être sollicités, ou aux architectes, plutôt réticents, comme l'avait été Gabriel.

Ainsi, en 1750, Louis de Régemortes est commis en Conseil pour présenter un projet pour le pont de Moulins, « Le roi étant informé des avantages qui résulteraient pour plusieurs provinces d'un pont sur la rivière d'Allier à Moulins, Sa Majesté aurait ordonné au sieur de Régemortes, ingénieur en chef des turcies et levées des rivières de Loire, Cher, Allier et rivières y affluantes, de lui proposer les différents projets qu'il estimerait pouvoir être exécutés pour la construction dudit pont et de dresser les plans devis et ouvrages à faire ». En même temps, il doit être procédé aux publications à faire pour adjudication à Paris, Orléans, Lyon, Clermont-Ferrand, pendant trois jours, toutes les huitaines.

C'est donc sans doute sur proposition de Trudaine que Louis de Régemortes est appelé pour cet ouvrage, en raison de sa participation aux assemblées des Ponts et Chaussées tenues par ce dernier et en raison aussi des travaux déjà réalisés. Il sera rejoint dans ces réunions, en 1773, par Trésaguet de Lisle, devenu ingénieur des Ponts et Chaussées depuis 1755, à Moulins. Régemortes présente donc, en 1751, un premier projet de pont en deux parties qui est refusé, puis un second projet qui propose un pont à arches égales en une seule partie. Celui-ci est approuvé en novembre 1752. Détails et devis sont présentés et adoptés fin 1752-début 1753. Il est ensuite soumis au conseil municipal de la ville, qui adopte le projet, mais doit aussi se prononcer sur sa participation financière, car il faut répartir une lourde dépense entre la ville, les prélèvements sur les revenus de la généralité et l'apport du trésor royal.

Le conseil de ville retarde sa décision, en espérant obtenir que sa contribution soit réduite. Or, selon M. de Bernage, la ville « ne pourra jamais éviter, comme M. Trudaine me l'a dit, quand même l'entrepreneur prendrait sur son compte les dédommagements des terrains et bâtiments, d'être chargée des dépenses pour baraquier les troupes qui, suivant le mémoire de M. de Régemortes, doivent monter à 48 000 livres pour les deux bataillons demandés ». Il faudra également déterminer qui doit indemniser les propriétaires expropriés en raison du changement prévu du tracé du lit de la rivière et de la construction des levées. Trudaine et l'intendant considèrent que la ville commettrait une faute en renonçant à indemniser, car ce serait en

laisser la charge à des étrangers, qui disposeraient alors des terrains. Fin 1752, Trudaine s'impatiente, car il veut faire commencer les travaux. L'intendant, M. de Bernage, presse la ville de décider et en mars 1753, il écrit encore : « j'attends avec impatience la délibération du conseil de ville sur l'acquisition des anciens et nouveaux terrains du faubourg de La Madeleine. Je ne vous dissimulerai point que, dans la dernière conférence que j'ai eue avec M. de Trudaine à cet égard, il m'a paru blessé du retardement de la détermination de la ville sur une option qu'il me rappelle lui avoir présenté que des avantages considérables qui doivent résulter pour elle de se charger de cette acquisition et que l'effet de l'indisposition qu'il en ressent aurait été de l'exprimer sur le champ si l'intérêt que tous me connaissent pour le véritable bien de la ville ne m'avait engagé à le prier de différer encore de quelques jours l'expédition de l'arrêt qu'il voulait faire dresser tout de suite pour ne pas retarder plus longtemps les opérations préliminaires à la construction du pont ». La réalisation du pont exige en effet des fonds très importants, il y a donc nécessité pour la ville de contribuer à une partie des dépenses.

Le 5 mars 1753, la décision est enfin prise en conseil de ville. Il est d'abord rappelé « que Monseigneur de Bernage, dévoué intendant de la généralité, persuadé que rien ne peut contribuer plus officiellement à rendre notre patrie florissante par le commerce et par l'abondance de toutes sortes de denrées, a travaillé avec son infatigable vigilance à le faire réussir ». La question est de savoir qui prend en charge les indemnités dues aux propriétaires privés de leurs biens : la ville ou les entrepreneurs ? et qui prend en charge la reconstruction de l'église de La Magdeleine ? Les indemnités d'expropriation sont évaluées à 130 ou 140 000 livres. Les entrepreneurs « offrent avec empressement d'accepter cet abandon et de se charger de l'acquittement de ces indemnités ». Mais il est rappelé que M. de Bernage a fait ressortir, et le conseil souscrit à cette vue, « que la ville perdrait en laissant tout le profit de l'établissement d'un faubourg commerçant et bien situé ». Le conseil accepte donc que la ville se charge entièrement « du total de ces différentes indemnités, même de celles des propriétaires des maisons qui seront démolies et des terrains dont l'occupation sera inévitable pour cet ouvrage », comme celles qui concernent « les terrains destinés à servir de nouveau lit à la rivière ou renfermés sous les levées », ainsi que les frais de démolition et reconstruction de l'église succursale de La Magdeleine. Les terrains concernés sont ainsi définis par arrêté en 1754 « compris entre la levée des Bernards et le premier battis double de la Queune ensemble tous ceux possédant des fonds de cette espèce du côté de la ville dans l'espace qui est depuis la culée du pont Mansart jusqu'à la place Saint-Gilles dans toute la largeur du pont ». Les démolitions s'étendent donc sur une partie de la rive droite. La ville adhère enfin à la proposition qui lui est faite.

Pour permettre à la ville d'assumer cette charge jugée considérable, le conseil a dû trouver de nouvelles ressources. Renonçant, en raison de ses

faibles revenus et de ses dettes, à une imposition supplémentaire dont « la multiplication deviendrait très onéreuse au public », car la population est déjà « assujettie à beaucoup de levées que les conjonctures présentes rendent indispensables », le conseil de ville considère pourtant comme inévitable de « recourir à la voie de l'imposition », mais par un autre moyen, celui qui consiste à doubler les droits d'octrois, considérant qu'il s'agit d'une charge plus légère puisqu'elle affecte tous les citoyens. M. de Bernage obtient que la ville soit autorisée à ce doublement d'octroi pendant le nombre d'années nécessaires jusqu'à l'acquittement des sommes dues, mais le produit ne peut en être utilisé à d'autres fins. Cette durée, fixée d'abord à 15 ans, peut être prolongée, et elle le sera en 1763. Il est rappelé que ce moyen a déjà été utilisé pour d'autres raisons jugées « moins essentielles pour la ville ». Il s'y ajoute par ailleurs, en 1762, une nouvelle imposition exceptionnelle, destinée à financer les pépinières, en vue des plantations à faire sur la route Paris-Lyon. Mais le versement des indemnités prend du retard, puisqu'en 1765, sur un total estimé à 138 896, il n'a été payé que 93 823 livres. Le reste doit être financé par la vente des matériaux de destruction de l'ancien faubourg.

Le Conseil d'Etat peut donc donner « une authenticité irrévocable au projet » le 6 mai 1753, ce qui autorise à commencer les travaux dans les semaines qui suivent, puisque « Ladite ville et communauté aurait par sa délibération du 5 mars dernier consenti à la charge de l'acquisition des terrains nécessaires, tant pour le nouveau faubourg que pour l'emplacement des levées et digues qui seront construites de part et d'autre de la rivière et aboutiront aux deux abords du pont ». Les matériaux de démolition appartiennent à la ville et seront vendus à son profit « à l'exception de ceux de l'église et paroisse de La Madeleine dont les entrepreneurs du pont qui seront chargés de la démolition à leurs frais se serviront tant pour la construction d'une chapelle que pour les travaux du pont ou pour tout autre usage à leur profit ».

Une ordonnance de M. de Bernage, datée du 12 septembre 1753, fixe les conditions imposées aux propriétaires du faubourg de Chambon Colombeau. Ceux-ci doivent fournir leur titre de propriété et autres actes au greffe de l'hôtel de ville, pour une estimation, et ce dans un délai d'un mois à partir de cette date. Les propriétés sont ainsi transférées au corps de ville. Les biens concernés sont constitués de maisons, de terres, de jardins et chènevières. Deux cents particuliers, surtout des voituriers par eau, ou communautés, Jésuites, Carmes, religieuses de La Croix ou de St-Gilles, sont ainsi concernés. La procédure prévoit trois possibilités : par accord à l'amiable, par expérience sommaire, ou en cas de refus, par déchéance. Le texte de cette ordonnance doit être lu, publié par affiches dans la ville, les faubourgs et la banlieue de la ville. L'avantage étant pour cette dernière qu'elle pourra ensuite disposer de ces terrains à son profit pour les vendre ou les utiliser, ce qu'elle fait en 1765 au moment du choix du site des casernes.

Pour ce qui est du financement des baraquements prévus pour loger les deux bataillons de milice venus de Limoges et de Châteauroux, au total environ 1000 hommes, la somme prévue est de 48 000 livres. Là encore, M. de Bernage semble assuré d'obtenir pour la ville une exemption équivalente à cette somme. L'adjudication du 25 janvier 1754 charge Trésaguet de Lisle, entrepreneur, de la démolition des restes du pont Mansart et du dégagement du lit de la rivière, par enlèvement des décombres avant le début des travaux. Le coût total des travaux est évalué à 2 millions de livres, y compris les indemnités prises en charge par la ville. En 1754, une imposition de 300 000 livres sur les généralités de Tours, Orléans, Riom, Bourges et Moulins, doit apporter un supplément pour les fonds des turcies et levées et pour le pont de Moulins ; une autre est fixée à 500 000 livres pour le pont d'Orléans et le trésor royal apporte aussi une contribution.



Maison de Louis de Régemortes à Moulins.

Dès 1755, il semble que Louis de Régemortes, qui résidait jusqu'alors le plus souvent à Montargis, soit désormais présent à Moulins pendant plusieurs années. Il occupe une maison construite pour accueillir son logement et les bureaux. Elle est située sur la route de Limoges, à l'angle de la rue dite plus tard « de derrière les casernes ». Construite dans le même grès que le pont, elle a sans doute servi de modèle pour plusieurs autres habitations du nouveau quartier, qui en ont repris certains éléments. Quatre ans de travaux préparatoires sont nécessaires. Le faubourg de la Madeleine est d'abord rasé en 1753, pour doubler la largeur du lit de la rivière à l'ouest et faciliter l'écoulement des eaux, en supprimant un rétrécissement qui permettait un franchissement plus aisé, mais qui aggravait par contre les effets des crues sur les rives. En même temps est creusée la tranchée destinée à recevoir le

radier. Les déblais sont utilisés pour bâtir les digues de la rive gauche, afin de contenir la rivière, et celles de la rive droite, pour protéger la ville. Les travaux de construction du pont ne commencent qu'en septembre 1757, avec la mise en place du radier et la pose de la première pierre le 4 octobre. La première moitié du pont, comportant les huit arches construites sur l'ancien quartier du Chambon-Colombeau, est achevée en 1759, après le détournement de la rivière du côté de la ville. Puis le lit ancien est barré et la rivière détournée vers la rive gauche, pour réaliser les cinq dernières arches du pont partant de la rive droite. Les deux corps de bataillon travaillent jusqu'en 1762, la dernière pierre étant posée le 22 juin 1762.

Parallèlement à la construction, sont donc mises en place les levées et digues protectrices utilisant les terres provenant du Chambon-Colombeau. Ainsi la rive gauche est protégée par la levée de la Charbonnière, la levée des Bernards prolongée vers le sud jusqu'à la levée de Bressolles, qui existait déjà. Ce sont au total cinq kilomètres de digues qui sont édifiés sur une hauteur de deux mètres, à la fois comme protection contre les crues et comme moyen de contraindre les eaux à passer sous le pont. L'ouverture définitive du pont a lieu en 1763. En 1767, sont rétablis, comme autrefois, les droits de péage sur les marchandises passant sur et sous le pont.

La construction du pont de Moulins vaut à Régemortes une renommée rapide. En 1758, lorsqu'il présente les procédés utilisés pour le pont de Moulins, devant l'Assemblée Générale des Ponts, il est applaudi par cette dernière. Pour cette réalisation, Régemortes reçoit une pension de 4000 livres, la même somme reçue par Hupeau pour le pont d'Orléans. A cela s'ajoute une gratification spéciale de 20 000 livres pour la période 1752-1762, somme représentant un peu plus de deux années d'appointement d'un ingénieur. Dès 1759, il est admis à l'Académie Royale d'Architecture, où il présente en 1765 un compte-rendu de la construction du pont de Moulins et où il donne régulièrement des cours.

Le succès de la construction de Louis de Régemortes tient à une association entre procédés connus et techniques innovantes, résultat d'un travail fait de réflexion, d'observation et d'expérience, conduisant à une maîtrise de l'hydrologie appliquée à des conditions locales difficiles. L'expérience est celle qu'a permis d'acquérir la construction du pont de Sorges. La connaissance des effets des profonds affouillements de 4 ou 5 mètres opérés par la Loire et ses affluents, l'Authion comme l'Allier, sur les obstacles que constituaient les piles des ponts, si les appuis ne s'enfonçaient pas à plus de 3 mètres, avait déjà conduit, pour le pont de Sorges, à la mise en place d'un radier supportant des piles prolongées, destinées à recevoir des portes pour éviter le reflux des eaux. La reconstruction de quatre arches du pont de Saintes sur la Charente, réalisée par F. Blondel en 1665 et présentée dans son cours d'architecture en 1675, avait déjà utilisé cette technique du radier. Connue depuis les Romains, et parfois appelée briquetage, elle avait

été reprise aussi pour le pont Charles de Prague au XIV^e siècle. Mais, de l'avis de Perronet, la technique en fut perfectionnée par Louis de Régemortes avec le pont de Moulins.

Ainsi sont utilisées des palplanches (de pila : pieux) comme des pilotis, mais disposées en cloisons, ou rideaux, à raison de deux rangées en amont du futur pont et de trois rangées en aval. Elles sont renforcées par une partie métallique, ou sabot, à leur pointe pour mieux pénétrer dans l'épaisse couche de sable que Régemortes savait, par ses études préalables, épaisse et compressée. La partie supérieure, cerclée de fer, permet le battage pour enfoncer les palplanches par un système de cordes, de poulies et contrepoids, mis au point par l'infanterie depuis 1750 seulement, et placé ici sur une plate-forme de travail. Entre ces rangées, le sable est soumis à une compression qui supprime les mouvements qui le déplacent et il est surmonté par des blocs d'argile recouverts d'un plancher de bois lesté par des moellons liés par du mortier, des linges, des blancs d'oeufs et des arêtes de poissons concassées, produits déjà utilisés pour le pont Charles de Prague. Par-dessus, pour éviter les affouillements des eaux, l'innovation réside dans la construction d'un radier continu et compact en pierres de taille et maçonnerie, débordant largement l'emprise du pont, et placé comme un mur horizontal qui constitue un sol artificiel supportant les treize arches égales. Leur ouverture de 253 mètres, le double du débouché des arches du pont Mansart, est prévue pour contraindre le cours de la rivière, par ailleurs contenu par les levées, tout en assurant le plus grand passage possible des eaux.



18 VOUVRAY. - Pont sur la Cisse. - LL.

Le pont de Vouvray.

Le pont de Moulins apparaît très vite comme utilisant des procédés de construction novateurs pour trois raisons essentielles : la mise en place d'un radier contre les affouillements opérés par les eaux de l'Allier, les arches égales désormais préférées aux arches décroissantes et que l'on trouve déjà au pont de Vouvray, mais aussi le tablier horizontal, qui sera désormais adopté pour les ponts suivants, comme celui de Neuilly en 1768, dû à Perronet, fondateur avec Trudaine de l'Ecole des Ponts et Chaussées. La modernité du pont de Moulins tient aussi à son tablier plat, à ses trottoirs, mais aussi au fait qu'il anticipe une réglementation datée de 1769, établissant que les ponts seront débarrassés de toutes les constructions qui les encomrent. Le redressement du cours de la rivière est aussi le résultat d'une connaissance approfondie des causes de destruction des ponts précédents. Ce pont apparaît donc comme un modèle, qui sera repris par Régemortes lui-même pour la construction du pont sur l'Allier à Pont-du-Château, édifié de



Le pont de Moulins.

1763 à 1773 en pierre de Volvic avec sept arches, afin d'assurer le franchissement de la rivière pour la route Lyon-Limoges-Bordeaux par Clermont. C'est ensuite en 1767 que la ville de Nevers demande un projet de pont et adopte celui de Régemortes. Le pont de Nevers, réplique de celui de Moulins, réalisé avec le même grès de Coulandon, est construit de 1770 à 1778 pour remplacer les trois ponts existants. Sur les quatorze arches prévues seules les huit premières ont été réalisées sur la rive gauche, faisant la jonction avec les cinq arches conservées sur la rive droite. Après la mort de Régemortes en 1774, les travaux sont conduits par Abraham Mossé et les



Le pont de Pont-du-Château.

cinq arches anciennes s'écroulent lors de la crue de 1790. Les incertitudes politiques de la période révolutionnaire marquent un coup d'arrêt et il faut attendre les années 1832-1833 pour que le pont soit enfin achevé dans la continuité de celui de Régemortes. La ville de Nevers gardera le nom de Régemortes, donné à un rond-point proche.



NEVERS.

Le pont de Nevers inachevé.



Le pont de Nevers achevé.

Le pont de Moulins et les débuts du pont de Nevers ont donc été des modèles souvent repris et admirés, malgré un certain scepticisme exprimé au départ où il est dit « ce monument paraît durable ». Guillaume Nicolle, soldat de l'an II, écrit dans son journal : « Moulins, grande, belle et considérable ville de France, capitale du Bourbonnais. Elle est sur l'Allier, sur laquelle il y a un beau pont de pierre de treize arches, dans une plaine agréable et fertile presque au coeur de la France ». De même, Abel Hugo, dans son ouvrage *La France pittoresque*, paru en 1835, note que « Moulins est préservée des inondations de l'Allier par de superbes jetées ». Il vante, à propos du pont de Moulins, « l'habile recours à un sous-sol artificiel » et loue « l'habile ingénieur auquel elle doit un beau pont qui mérite lui-même une mention particulière ». Un autre guide pittoresque, paru la même année, note pour le pont de Nevers : « On traverse la Loire à Nevers, sur un pont de pierre de vingt arches, de construction un peu lourde mais solide : il se joint en face de la ville à une levée en pierre fort longue et fort large ». Il est donc curieux de noter, d'après Alary, qu'un ingénieur des Ponts et Chaussées venu à Moulins au début du XIX^e siècle ait déclaré : « votre pont, nous aimerions mieux le reconstruire que le réparer ». Était-il alors en si mauvais état ? Sans doute, puisque de grosses réparations apportées par Trésaguet de Lisle furent nécessaires déjà en 1778 puis en 1781, mais elles concernaient surtout la chaussée et les trottoirs réalisés dans un grès trop tendre issu de couches de moindre qualité, venues de filons différents, des mêmes carrières de Coulandon. Ces dernières, avec les constructions des ponts de Moulins et de Nevers, avaient connu un dynamisme nouveau, nécessitant l'embauche de plus de 100 carriers et l'ouverture successive de trois nouvelles carrières.

D'autres travaux furent encore nécessaires sur le pont à la fin du XIX^e siècle.

Sous l'impulsion de Trudaine, converti aux thèses des physiocrates, Louis de Régemortes publie, en 1771, un ouvrage détaillant les techniques utilisées, les phases de la construction, le tout illustré de nombreuses planches, à la manière de l'Encyclopédie de Diderot et de D'Alembert éditée de 1751 à 1772. Revenu ensuite à Montargis, il aménage un boulevard du Rempart qui, en permettant un accès direct au port du canal, évite les encombrements dans les rues étroites de la ville. Il décède dans cette ville en 1774, l'année de la disparition de Louis XV. La relation des obsèques de Louis de Régemortes, le 18 avril 1774, dans cette même ville où il fut inhumé en l'église de La Madeleine, le présente comme Premier Ingénieur des Turcies et Levées et Architecte du Roi et elle signale la présence des officiers du Duc d'Orléans et du comte d'Artois. En effet la famille Régemortes avait pris une large part à la construction des canaux appelés les canaux des Ducs, entre Loire et Seine, donnant à Montargis une position de ville-carrefour de cinq voies fluviales.

Depuis sa construction, le pont a entraîné un certain nombre de transformations du paysage urbain et des structures de la ville et il a fait naître de nombreux projets successifs pendant les siècles qui ont suivi son achèvement. Tous n'ont pu être réalisés. Les premiers projets furent d'abord ceux de Régemortes lui-même, comme urbaniste travaillant avec les mêmes objectifs que Trudaine. La construction d'un pont, pour lui, devait s'accompagner de l'ouverture de larges voies dans les villes et d'un alignement avec les routes des campagnes. Selon le plan établi par Régemortes, le pont de Moulins devait permettre de créer de nouvelles voies, structurant la ville par la jonction prévue avec la route de Bourgogne, pour constituer une ouverture est-ouest croisant la voie nord-sud par une vaste place carrée située sur l'est de la place d'Allier. La voie alors prévue ne fut réalisée qu'en partie avec la rue du Pont-Neuf, dont le tracé est présenté par Régemortes à la municipalité, lors d'un nouveau séjour à Moulins en 1763. Cette rue est aussitôt bordée, dès 1764, d'un alignement d'immeubles ornés de balcons, dont les décrochements accompagnent la faible déclivité de son tracé, par nécessité de raccorder les niveaux du pont et de la ville. Aubergistes et revendeurs s'y établissent, attestant de l'importance vite acquise par cette nouvelle voie de passage. En effet, il s'y ajoute les activités traditionnelles propres à un artisanat urbain, alors très présent, montrant l'intégration rapide de cette voie à la vie de la ville. Elle est devenue la rue Régemortes en 1848 seulement.

C'est sans doute dans la même perspective de cette voie prévue pour rejoindre la rue de Bourgogne, que furent détruits un puits et une chapelle située entre la porte de Bourgogne et l'auberge des Quatre-Vents, car faisant « obstacle au passage des voitures », selon une ordonnance du roi datée de 1764. Mais l'essentiel du projet de jonction avec la place d'Allier, repris en

1774, ne peut se réaliser en raison de son coût, de 80 000 à 100 000 livres. La ville ne peut ni les trouver, ni même les rembourser si on lui avance les fonds, car ses dépenses, plus élevées que ses revenus, « interdisent en temps de disette tous les projets onéreux, en raison des charges excessives ».

Pour ce même projet de grandes voies structurant la ville, en mars 1753, le roi « ordonne que l'alignement du pont de la ville de Moulins sera continué jusqu'à la place d'Allier... la maison des Filles de la Croix (établies



Plan de Moulins, avec l'Allier avant la construction du pont. 1749. Arch. mun. de Moulins, 562/1.



Plan de Moulins, avec l'Allier après la construction du pont. Arch. mun. de Moulins, 562/2.

à Moulins depuis 1689), sera démolie, comme celles se trouvant sur ledit alignement ». Le but est de réaliser « un alignement du pont, ordonné et reconnu nécessaire pour la décoration de son abord ». Un nouvel arrêté de 1761 précise : « La ville de Moulins sera tenue d'assurer aux Filles de la Croix une autre maison où elles puissent trouver les bâtiments et logements

qui leur font besoin et de payer les indemnités qui seront dues pour raison desdites démolitions ». Après entente avec le diocèse d'Autun, dont dépend cette communauté, c'est en 1763 que s'opèrent le dépôt des titres de propriété et l'estimation des biens, qui doivent conduire à une évacuation dans un délai de trois mois. Mais la valeur de la maison des Filles de La Croix est estimée à 5 000 livres, alors que celle des Ursulines est estimée à 2 500. La ville, sans moyens, fait appel à une aide royale pour compenser la différence. En raison de ces retards accumulés, les Filles de la Croix ne seront transférées sur l'emplacement de l'ancien couvent des Ursulines qu'en 1772-1774.

Pour une autre communauté religieuse, le problème est moindre, puisqu'il s'agit seulement d'une demande d'indemnisation présentée par les Bernardines. La construction des levées les a privées de plusieurs portions de prés et de terres labourables. Une estimation, faite par L. de Régemortes en 1766, évalue leur surface à 564 perches (20 ha), correspondant à une valeur de 1809 livres, qui leur seront versées lorsqu'elles en auront trouvé un emploi convenable.

C'est encore la rive droite qui est concernée par une demande de Louis de Régemortes, présentée à Trudaine, puis transmise à l'intendant, et enfin à la ville, très tôt en 1753 : « Eu égard à la construction du pont de Moulins, le Sr de Régemortes s'est trouvé obligé de demander que l'on fît démolir partie des murs de cette ville ». En 1754, une ordonnance répond à un vœu déjà formulé par la ville en 1751, car « pour l'accélération de l'ouvrage, il était avantageux de faire démolir les murs de la ville tant à la droite qu'à la gauche du pont, de la longueur de 360 toises (700 m) environ ». Ces démolitions se font aux frais des entrepreneurs du pont, car les matériaux pourront être employés aux travaux dont ils sont chargés. Toutefois, elles devront « laisser subsister la tour qui sert de magasin pour les poudres jusqu'à ce qu'il ait été prévu un autre emplacement » et la ville pourra disposer des terrains libérés.

En même temps, Régemortes, suivant la préoccupation hygiéniste du XVIII^e siècle, cherche à assainir la ville. En accord avec l'intendant, il amorce un réseau d'égouts destiné à éviter les débordements fréquents dus à l'arrivée des eaux d'Yzeure, en procédant à la dérivation des ruisseaux de Refembre et des Bouchers, afin de préserver la place Saint-Gilles (devenue place Garibaldi en 1915). La recherche de meilleures conditions d'approvisionnement en eau pour la ville conduit à commencer, en 1758, les travaux d'adduction d'eau, puis, en 1759, l'édification du Château d'eau, rue de Bourgogne.

D'autres projets plus ambitieux sont formés du côté de la ville, le double objectif étant d'une part de procéder autour du pont à un embellissement de Moulins, d'autre part d'utiliser les nouveaux espaces pour développer des

activités favorables à l'économie locale.

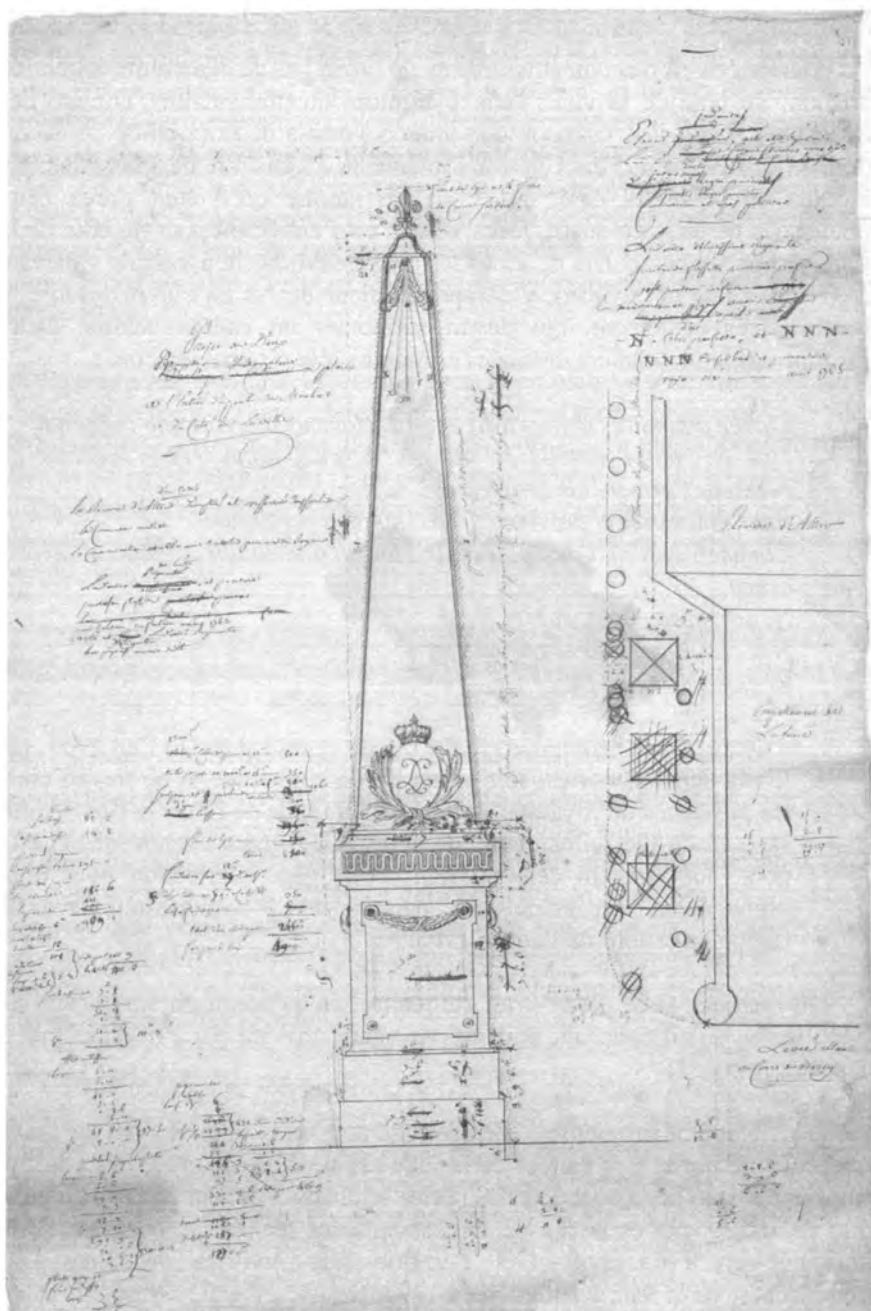
Pour ce qui est des embellissements, le projet est de construire, à l'entrée du pont du côté de la ville, deux pyramides quadrangulaires, comme des obélisques. C'est à F. Claudon que nous devons la description de ce décor, dont le projet est dû, en 1763, à l'intendant d'alors : J. de Flesselles. Le croquis, ni signé, ni daté, de ce projet, montre qu'il était prévu deux obélisques de pierre à quatre faces, encadrant l'entrée du pont du côté de la ville, sur un soubassement de 15 toises (30 m environ) la pyramide s'élevant à 31 toises (60 m environ), y compris la fleur de lys en cuivre surdoré, à quatre faces également, qui devait surmonter un cadran solaire. Deux inscriptions latines étaient destinées à figurer sur les soubassements :

*Elaver indomitus arte et diligentia Ludovicus dilectissimo regnante
Lud Regmorte docilis et catenis strictus anno 1763 Jacobus de
Flesselles provinciae praefectus,
Inter omnes regni provincias Post pontem perfectum
Commercium et opes pollicitur Hoc munimentum et pignus amoris
exerit,
N. urbis praefecto, et N.N.N.
N.N.N. Consulibus et procuratore
Regno, die-anni 1765*

« Que l'Allier insoumise rendue docile et enchaînée en l'an 1763, par Louis de Régemortes, soit promesse de commerce et de travail entre les provinces du royaume » et « Lors du règne de Louis le Bien-Aimé, Jacques de Flesselles, préfet de la province, après l'achèvement de ce pont, aura franchi celle-ci, rempart et gage d'affection pour nous préfet de la ville et de notre part consuls et administrateurs de la région en ce jour de l'année 1765. »

On imagine, si ce projet avait été réalisé, ce qu'aurait pu être la vue sur Moulins au soleil couchant pour un voyageur arrivant par l'ouest et prêt à franchir le pont !

Dans le même programme d'embellissement de la ville, il avait été établi un projet de portes aux entrées de la ville : route de Lyon, avec des pilastres surmontés d'un lion couché, et des portes semblables étaient en projet pour la rue de Bourgogne et la rue de Paris. Seule fut réalisée la porte de Paris, terminée en 1765, portant à l'origine les armoiries de l'intendant, remplacées, après leur destruction en 1794, par une grecque surmontée d'une pomme de pin. Les projets étaient sans doute trop nombreux pour une ville aux ressources limitées, car étaient également prévues des réparations indispensables à l'hôtel de ville, longtemps repoussées, et une salle de concert.



Projet de deux pyramides quadrangulaires à placer à l'entrée du pont de Moulins, du côté de la ville. 1765. Arch. dép. de l'Allier, série Fi.

C'est près du pont que les modifications sont les plus radicales, du fait du redressement du cours de la rivière. En effet, un méandre occupe alors l'emplacement actuel du collège Anne de Beaujeu et longe ensuite la rue du Rivage des Vins (actuelle rue Jean Bart), puis la rue du Rivage. La partie sud de l'ancien port occupe ainsi l'espace compris aujourd'hui entre l'avenue d'Orvilliers, le boulevard Ch. L. Philippe et le boulevard Ledru-Rollin. Un acte de 1601 signale qu'à cette date les quais de ce port ont été réparés avec des pierres provenant du château de Belleperche. Mais déjà avant même la construction du pont, les crues, qui submergent souvent ce quartier du Chambonnet des Carmes, ont provoqué un ensablement de ce port d'amont ce qui éloigne la rivière de la ville. Comme la construction des levées, nécessaires au redressement du cours de la rivière et à la protection de la ville, modifie à la fois le tracé des rives et leur relation avec le quartier du port, un passage sous la rue du Pont-Neuf est nécessaire pour maintenir le lien entre les deux parties du port situées de part et d'autre de cette rue. Les levées destinées à contenir la rivière et prévues par Régemortes sont réalisées avec retard et souvent remaniées. En amont est édifiée une triple levée : la levée du port, prolongée ensuite au sud par la levée de la Font-Vinée en 1785 (toutes deux formant actuellement le quai d'Allier), puis en arrière la levée de Champhonnet ou levée des Garceaux, doublant la levée du port, puis une troisième levée de la porte de Lyon au port. La première levée, construite par Régemortes, est ensuite abaissée par F. de Banville en 1785, pour rehausser la levée de la Font-Vinée. Mais elle devra être renforcée à la suite de la crue de 1790, qui affectera gravement une partie de la ville au point que l'on pourra alors circuler en bac sur la Place d'Allier, les eaux ayant alors presque atteint la clé de voute des arches du pont. C'est cette même crue qui provoquera l'effondrement des cinq anciennes arches du pont de Nevers. En aval du pont, sur le Chambonnet des Peilleraux (c'est-à-dire des chiffonniers), sont élevées la levée du Pont et la levée des Gâteaux, protégeant les jardins maraîchers qui occupent le quartier. Toutes les levées moulinoises, pourtant souvent reprises après leur construction, seront encore menacées par la crue de 1856 et devront à nouveau être consolidées.

Dès 1778 est édifiée la levée de Saint Claude permettant l'accès aux nouvelles promenades élevées en remblai du boulevard de Courtais, alors boulevard des Quatre-Ponts, dans la partie comprise entre la rue de Lyon et l'avenue actuelle Théodore de Banville ouverte en 1768-1770. C'est presque un siècle plus tard, au cours des années 1862-1869, que seront aménagées les voies de circulation utilisant les levées et celles qui les relient aux parties plus anciennes de la ville. C'est le moyen de réaliser une extension vers le sud, allant du pont à la nouvelle gare du chemin de fer, dont la construction a commencé en 1853. Ainsi est amorcée l'intégration du faubourg des Garceaux à la ville. Ces aménagements ont pour conséquence de réduire l'espace occupé par la partie sud du port, qui connaît alors un appauvrissement de ses activités et de ses habitants, avec une population constituée surtout de regrattiers, occupés au portage des marchandises. Les

terrains du Chambonnet étant propriété de la ville, ils sont loués comme entrepôts recevant vaisselle, bois, vins et autres marchandises venues d'Auvergne, côtoyant des mesures qui témoignent du déclin de ce quartier. Le comblement ultérieur de l'espace entre les levées des Garceaux et de Chambonnet permettra la vente de ces terrains en 1885 et l'édification d'immeubles bourgeois dans le style Second Empire, le long des nouvelles avenues. Puis ce seront ensuite des villas d'un type nouveau, inspirées par l'architecture balnéaire, qui apparaîtront le long de l'Allier au début du XX^e siècle. La partie nord du port connaît une évolution plus favorable, car s'y regroupent les mariniers, qui ont laissé leur nom au quartier, mais aussi les voituriers par eau, maîtres et compagnons, les charpentiers en bateaux, les meuniers, pêcheurs et revendeurs, tous formant avec leurs familles 30 % de la population. Les aubergistes y sont présents depuis le XVII^e siècle, comme le montre l'enseigne de l'auberge de la Coquille. La rue des Pêcheurs conserve des maisons anciennes de caractère et la rue du Pont-Ginguet présente un bel alignement de maisons anciennes ou nouvelles. C'est le long de la levée et en contrebas que s'édifient les immeubles les plus cossus occupés par les marchands enrichis par les activités du port.

Mais le résultat le plus immédiat est l'aménagement du nouveau faubourg de La Madeleine sur la rive gauche. Il faut d'abord reconstruire un oratoire, remplacé ensuite par une chapelle, succursale de l'église d'Yzeure et édifiée sur le domaine des Bretins avec les pierres de démolition de l'ancien faubourg disparu. En 1768 est établie une maison destinée au dépôt des mendiants. Il n'en restera trace que dans le nom d'une rue. La chapelle est détruite en 1791.

Lorsque la ville fait le projet d'édification des casernes un an après l'achèvement du pont en 1764, plusieurs possibilités s'offrent pour le site : une place à l'extrémité du Cours de Bercy, la place du Chambonnet des Carmes, le faubourg des Garceaux ou le faubourg du pont. Le conseil de ville, jugeant cette dernière déjà très endettée, choisit donc, en 1765, le site du faubourg de La Madeleine, devenu depuis 1755 faubourg de Bernage, car la ville est déjà propriétaire de terrains laissés libres après l'édification du pont. A cela s'ajoutent des raisons de sécurité pour les habitants. La construction est conduite d'abord par Evezard et Delisle, puis en 1777 par Jean-Denis Antoine. Premières casernes édifiées pour être destinées seulement à la cavalerie, elles sont commencées en 1768 et achevées en 1790, bien que leur occupation ait commencé dès 1782. Le quartier est alors restructuré autour des casernes, selon un plan géométrique quadrillé de voies orthogonales, répondant à une conception d'organisation rationnelle de l'espace urbain et à des préoccupations hygiénistes. Certains noms donnés aux nouvelles voies évoquent l'ancien quartier détruit, comme pour la rue Colombeau, la rue du Chambon, prolongée par la rue E. Bourges ; Régemortes avait proposé rue d'Auvergne, appellation qui ne fut pas retenue.

Quant aux promesses d'un dynamisme nouveau pour l'économie de la ville, les projets traduisent une grande attente avec « un nouveau faubourg qui servirait d'entrepôt aux marchandises et deviendra le lieu le plus commerçant de la ville ». Un premier choix porte sur la production de la soie. Il est peut-être lié à la présence du pont et à une tendance propre à l'époque, d'ailleurs partagée par la famille de Régemortes. En effet le frère, Noël, à Dachstein, a eu le projet de développer cette activité dans le château qu'il a fait édifier. A Moulins, une impulsion nouvelle est alors donnée aux mûrrières, jusqu'alors éparses dans la ville. Leur extension, faite jusqu'alors par étapes et de façon parcellaire, s'opère désormais selon un programme qui concerne d'abord le cours de Bercy avant 1734, puis, en 1759, 17 000 mûriers sont plantés. En effet, cette année-là, il est accordé par le roi à la ville « une somme destinée à l'acquisition d'un terrain d'une nature et d'une étendue suffisante pour y planter des mûriers ». Pour les 2390 livres ainsi reçues, les échevins achètent un terrain à Champgrenier. En 1759-1760 est également établie une grande mûrière dans le faubourg de Bernage, d'une superficie de 9 hectares environ. Coupée par le nouveau tracé de la route de Limoges, son entrée doit recevoir une porte monumentale portant les armes de cet intendant. Les mûrrières couvrent alors une superficie de 286 boisselées, soit environ 13 ha. Le pont permet d'envisager un commerce portant sur les productions fournies par l'industrie de la soie. Depuis 1760, Faucompré est chargé de l'établissement de différentes manufactures à Moulins et, en 1766, le conseil du Roi accorde une autorisation de manufacture de bas de soie, fil et coton qui s'établit l'année suivante. On trouve Jacquesson associé à Faucompré en 1769, à Godet, avec une subvention de soutien à l'établissement ; mais elle cesse dès 1770. Le travail de la soie a pourtant fait vivre une centaine d'ouvriers dans des entreprises qui se concurrencent, mais qui animent différents lieux : Godet à Yzeure, l'Etoile à Nomazy, et Champfeu à Avermes. L'une d'elles compte 17 métiers, dont 13 pour la soie. Il est difficile de savoir si la manufacture encore signalée en 1819 en est la suite ou s'il s'agit d'une nouvelle entreprise. Mais il est certain que l'essor nouveau donné à la production de la soie est lié à une volonté de créer une activité économique dans le faubourg et à en diffuser les effets vers d'autres quartiers.

Une activité plus tardive mais plus durable réussit pourtant son implantation sur la rive gauche de l'Allier, il s'agit des brasseries. L'une d'entre elles est signalée en 1782. Le faubourg compte quatre brasseries au milieu du XIX^e siècle, leur activité étant soutenue par la présence des casernes. L'une d'entre elles, d'abord tenue par Specht en 1820, puis vendue en 1836 à Domeck, signalé comme Allemand par le recensement, est transférée en 1859 de la route de Clermont à la levée de la Charbonnière, du nom d'un magasin de charbon de terre signalé sur le plan de Régemortes. Puis elle est reprise par l'un de ses cinq employés, Guillaume Schneider, venu de Francfort en 1866 et marié à la fille de son propriétaire en 1868. Seule brasserie de La Madeleine à s'être maintenue sous le nom pris en 1931

de Société anonyme des brasseries Schneider, elle devient en 1947 la Société anonyme des brasseries de la Meuse, qui se maintiendra jusqu'aux années 1970.

Pourtant, les aménagements concernant la rive gauche de l'Allier ont déjà suscité de nombreux projets, dont les premiers sont formés avant même la construction du pont. Ainsi, le plan établi à l'époque de Trudaine, vers 1746-1750, montre un tracé de canal utilisant le lit Chenars, pour permettre un écoulement des eaux qui réduira les risques en cas de crues, mais aucun établissement industriel ne semble avoir été prévu et le faubourg de La Madeleine devient une île isolée malgré les deux ponts prévus pour franchir la rivière. Cet inconvénient fera renoncer au projet.

La construction du pont a fait naître des projets ambitieux, car il semble alors que le nouveau pont renforce le rôle de carrefour de la ville grâce à sa position centrale, et que les voies terrestres peuvent se doubler d'aménagements pour rendre la navigation, déjà existante et active sur l'Allier, encore plus avantageuse pour l'économie locale, comme pour celle du royaume. En effet, depuis les années 1660, plusieurs canaux sont réalisés en France pour répondre à des échanges accrus, mais aussi avec la perspective de relier les principales villes aux grands ports, dans le but de stimuler les productions et de faciliter les exportations, tout en permettant aux produits coloniaux de pénétrer à l'intérieur du pays. Un état des villes du XVII^e s. dit à propos de Moulins : « Cette ville est située sur la rivière Allier, elle ne fait aucun commerce extérieur, mais il peut avoir lieu au moyen de la jonction de cette rivière avec celle de Loire, pour établir la communication avec la ville de Nantes ». A ce moment-là, le charbon de terre des mines du Bourbonnais et d'Auvergne est acheminé d'abord par chemin de terre, puis, par navigation, il rejoint les canaux de Briare et d'Orléans, et enfin, à travers faubourgs et banlieues, il approvisionne, par porteurs, Paris. Là, il est concurrencé par les charbons anglais, moins coûteux en raison de taxes moindres. Les charbons de Fins, Châtillon et Noyant ont une qualité équivalente, mais peu consommés sur les lieux de production, en raison du faible prix du bois abondant et bon marché, ils peuvent donc fournir la capitale où le bois est au contraire rare et cher.

Un peu plus tard, en 1791, est envisagée la création d'un canal de dérivation de l'Allier allant de Bressolles, en amont du pont, jusqu'à la boire des Raymonds, en aval, et qui, passant derrière les casernes, doit permettre une navigation plus régulière, avec la perspective de faire du faubourg de La Madeleine un pôle industriel disposant d'une chute d'eau. Mais le projet donne plus d'importance aux moulins, le plus souvent à farine, donc traditionnels, comme déjà en 1768, plutôt qu'à de vraies entreprises industrielles, malgré une fonderie de canons complémentaire de la manufacture d'armes prévue à Moulins. Repris en 1793, puis en 1795, ce projet, faute de moyens, sera définitivement abandonné face à d'autres

dépenses exigées par les guerres de la Révolution.

A partir de 1819, navigation et roulage surchargent routes et rivières. Considérant qu'un bateau assure le transport équivalent à la charge de trente charrettes, et pour un coût moindre, les projets de canaux se multiplient. *L'Histoire de la navigation*, de Cordier, évalue à 200 le nombre de canaux à construire en France en 1819. Puis en 1825, M. de Thurot propose un canal de 200 km pour rejoindre le Bec d'Allier. En 1827, le rapport Blanc, soutenu par la Chambre de Commerce de Clermont, détaille les avantages que pourrait apporter un canal en permettant une double navigation ascendante et descendante, utilisant les mêmes bateaux. Cela épargnerait les forêts utilisées pour renouveler la flotte, le plus souvent détruite après chaque descente de la rivière. Par ailleurs, des bateaux portant une charge de 56 000 kg, au lieu de 25 000, seraient ainsi moins nombreux, passant de 3000 par an à 1500. Et ce moyen, plus économique, pourrait se substituer au roulage pour les exportations de vingt-deux productions régionales répertoriées. Le rapport adopté à Clermont restera sans suite, comme le projet de canal adopté en 1828 par le gouvernement de Charles X, malgré le rapport A. Méry présentant un canal de 220 km qui aurait permis, outre un accroissement des transports, des activités nouvelles, comme la pisciculture, l'irrigation et même la production d'électricité. Pourtant, dès 1836, les avis défavorables au canal se multiplient, justifiés par une dépense exagérée par rapport aux productions et aux besoins du bassin de l'Allier. La navigation sur l'Allier intermittente, pénible et précaire, est déjà menacée pour deux raisons : la destruction excessive des forêts, menacées d'épuisement, et surtout les projets de chemin de fer déjà en cours pour le transport du charbon. Malgré ces réserves, les propositions se succèdent, avec le rapport Roux-Berger en 1836, « Le Bourbonnais carrefour de canaux », puis, en 1839, Rérolle, qui juge un canal plus économique que l'endiguement de la rivière. Bresson, en 1842, rappelle le commerce traditionnel ancien de l'Auvergne jusque vers la Tamise, puis, en 1847, le conseil municipal de la ville de Moulins donne son accord pour un canal latéral à l'Allier rejoignant Sancoins, en complément du chemin de fer. Mais ce dernier, depuis 1853, se pose déjà en concurrent sérieux de la voie d'eau. Un nouveau projet, approuvé en 1881, donnera lieu à des études successives en 1896 puis en 1901, mais ne trouvera pas les financements attendus. Un concours organisé par la section de Moulins de la Ligue Maritime, concernant les trois départements de la Haute-Loire, de l'Allier et du Puy-de-Dôme, en 1918-1919, sera encore repris en 1937 par le Conseil Général, avec un appel aux départements voisins, mais ce sera la dernière tentative. Il sera trop tard pour appliquer à Moulins ce que Louis de Régemortes avait réalisé et réussi près de deux siècles auparavant à Montargis. En 1957, l'Allier est radiée de la nomenclature des rivières navigables.

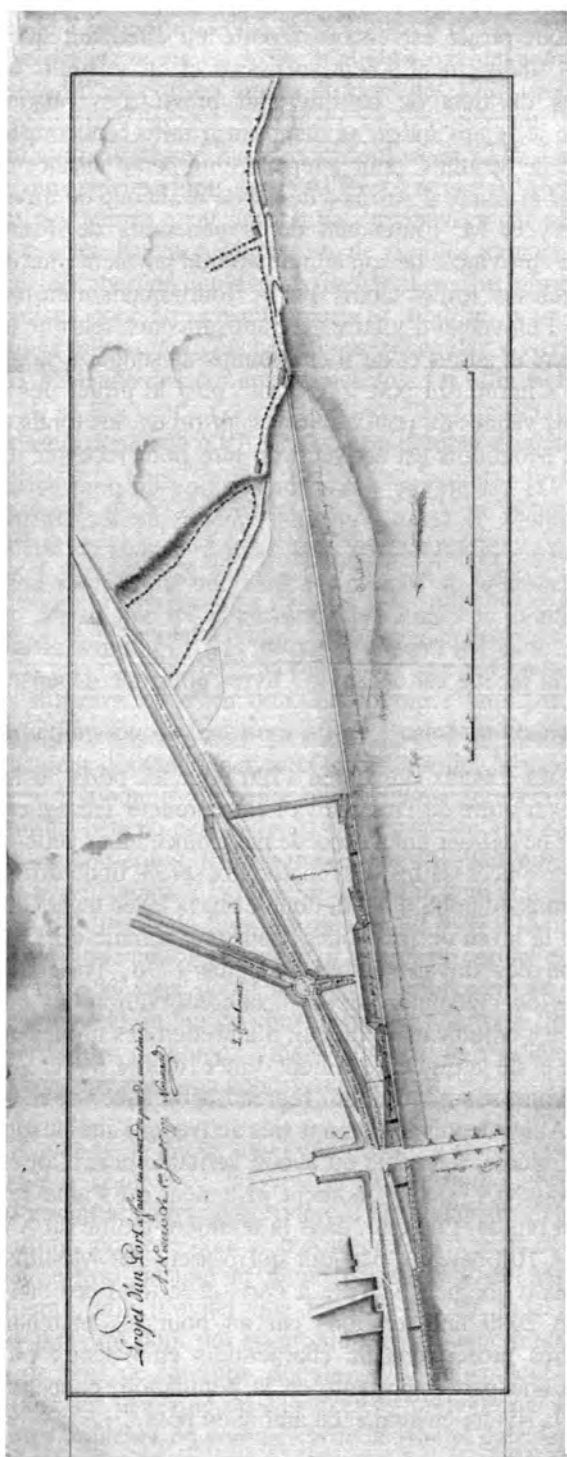
Un autre projet est de faciliter l'activité du port, en construisant une digue pour forcer le cours de l'Allier à se rapprocher de la ville. Pour une première

étude, Noël de Régemortes a déjà été désigné en 1733, sans que la réalisation se fasse. Le projet, repris en 1776, n'aboutit pas davantage, alors qu'il se double de celui d'un port en amont du pont dès 1775, pour répondre à une demande présentée par les mariniers et commerçants et soutenue par Trudaine au moment de son passage à Moulins en 1776. Les ports sont alors nombreux, un peu partout sur l'Allier, comme à Moulins, mais sans équipement, les berges étant peu ou pas aménagées car ne recevant le plus souvent que des bateaux légers et de faible tonnage, sauf pour les chargements de charbon au départ de Moulins. Le projet est repoussé à maintes reprises pour être ensuite repris et modifié, pour tenir compte des autres activités telles que la pêche et la présence des viviers, mais surtout en raison de la présence des nombreux moulins. En effet si les mariniers sont nombreux, ils se trouvent en opposition avec les propriétaires des moulins à bateaux présents depuis le XVI^e siècle et au nombre d'encore une dizaine en 1696. Etablis de la Font-Vinée à l'allée des Soupirs, en face du Cours de Bercy, aux XVII^e et XVIII^e siècles, ils se déplacent selon les courants qui leur sont nécessaires et gênent ainsi considérablement la navigation, d'où l'hostilité des mariniers à leur égard. En 1788, c'est leur négligence qui provoque encore les plaintes des commerçants aux abords de la ville et dans son voisinage. Les meuniers font obstacle à la navigation au point que Trudaine, en accord avec Régemortes, s'adresse à l'intendant de Pont dès 1772, pour suggérer la destruction des ouvrages faits par les meuniers car « les constructions qu'ils font pour attirer l'eau font changer le cours de la rivière, elle vient d'abandonner le côté de la ville, la navigation se fait de l'autre côté ». Il ajoute : « Je pense que le mieux serait qu'il n'y ait plus du tout de moulins, cela ne peut qu'occasionner des écueils dans la rivière et le changement de son cours, il me semble que s'il était possible d'établir des moulins sur les ruisseaux à la place de ceux qui sont actuellement construits sur la rivière d'Allier, cela ferait un très grand bien à la navigation ». Cette proposition explique peut-être pourquoi le port ne connut en fait qu'un début d'aménagement, dû sans doute au peu d'empressement des intendants à encourager une création qui ne pouvait que se heurter à l'hostilité prévisible des meuniers, fort nombreux, mais aussi à une colère possible de la population, inquiète pour son approvisionnement.

En 1777, puis en 1779, ce sont deux ports qui sont prévus. L'un en amont du pont, pour le commerce des vins et l'épicerie, à l'abri d'une digue qui doit, en redressant le cours de la rivière, l'empêcher de s'éloigner de la ville, ce qui constitue une gêne pour le travail des négociants et commerçants. Le second situé en aval, destiné au commerce des bois de marine, de chauffage et de charpente, afin d'éviter que les bois ou les radeaux en flottant ne heurtent les piles du pont qui risque de s'en trouver fragilisé. En effet, les marchands de bois de Moulins, depuis 1772, demandent une extension de leurs entrepôts sur la plaine du Manège, au prétexte qu'ils constituent une des plus fortes branches du commerce de la ville et qu'une grande partie des habitants vit de ce commerce pour approvisionner Paris, l'Orléanais, l'Anjou,

la Touraine et la Bretagne, tout en répondant aux besoins de la marine du roi. Mais en 1780, tout projet est encore reporté en attendant que les fonds nécessaires à son financement soient suffisants et on se limite à relever le pavé des rampes du tiers de ce qui était prévu. Les raisons en sont précisées : « dans le temps qu'on se disposait à faire beaucoup d'ouvrages dans la généralité de Moulins, pour y répandre un peu d'aisance et favoriser le commerce, Mgr le comte d'Artois a demandé beaucoup de travaux pour la province du Berry et M. l'intendant de la généralité de Tours vient de représenter que les provinces de son administration payaient plus de la moitié des fonds des turcies et levées tandis que le Bourbonnais n'en payait que la onzième part et qu'on venait d'y faire de grands travaux, tels que les ponts de Moulins, de Nevers et autres et qu'il était temps de songer à sa généralité ». Les quais de La Charité, un port à Vierzon, puis le projet des quais pour Tours, Saumur, les vannes du pont de Sorges absorbent les fonds disponibles et la requête des Moulineois est arrivée trop tard pour recevoir une réponse favorable. Dès 1771 est prévue « la reconstruction du pont de Cé et autres qui menacent ruine ». Il semble ensuite encore que les chiffres donnent raison aux arguments invoqués, car déjà, pour le budget de 1772, l'état des finances de la généralité de Moulins montre que les recettes provenant des tailles pour les Ponts et Chaussées s'élèvent à 18 644 livres, alors que la somme attribuée pour les dépenses est de 112 175 livres et que pour les turcies et levées la recette est de 25 467 livres pour une dépense de 45 150 livres.

Mais comme les travaux prévus en 1780 pour les ports de Moulins ont déjà été adjugés, sur ordre de Trudaine, à l'entrepreneur Trésaguet de Lisle, il faut dédommager ce dernier qui a procédé par avance, dans cette perspective, aux achats de pierre nécessaires. Les matériaux seront donc utilisés pour les travaux des environs du pont : un bâti double sur la levée de la Charbonnière, le relèvement de la levée de Bressolles, pour une somme de 120 000 livres selon l'estimation des travaux refusés. Depuis 1776, Trésaguet de Lisle, comme architecte ou ingénieur préposé à la conservation des ouvrages des turcies et levées, est adjudicataire du bail d'entretien des turcies et levées, du port, de la rampe et de la digue de la Font-Vinée, et à sa mort, en 1785, c'est Faullain de Banville, son gendre, qui reprend cette succession. Malgré une navigation sur l'Allier depuis longtemps très active, qui atteint son apogée au milieu du XVIII^e siècle, il semble qu'aucun véritable port n'ait été envisagé avant le milieu du XIX^e siècle, moment justement où s'amorce pour cette activité un déclin rapide. Pourtant, dans la première moitié du XVIII^e siècle, ce sont déjà 50 à 100 bateaux par jour qui passent par Moulins. En 1837, environ 412 bateaux joignent la ville à Paris et le total des arrivées et des départs concerne 2000 embarcations par an pour les marchandises. Les mariniers et autres professions de charpentiers en bateaux ou regrattiers constituent donc une part importante de la population, concentrée entre la place d'Allier et la rivière en aval et en amont du pont.



Projet d'un pont à faire en amont du pont de Moulins, par Normand. 1777. Arch. dép. de l'Allier, 1 C 18⁶.

FRANCE PITTORESQUE



Bateaux sur l'Allier près du pont Régemortes. Gravure de Couché. 1835.

Une gravure de 1835 et une autre de 1841, signée de Tudot, montrent des embarcations amarrées au bord de la rivière, sans qu'apparaissent des aménagements ou des équipements correspondant à une activité portuaire très structurée. C'est à ce moment qu'est repris l'objectif de conjuguer dans le faubourg de Bernage une activité à la fois économique et commerciale, avec la construction de la Gare aux bateaux sur la rive gauche de l'Allier, en aval du pont et en prolongement des installations sommaires existant déjà. Le projet, approuvé en 1838 par le ministère des Travaux Publics entre levée de la Queune et levée de la Charbonnière, concilie économie et utilité commerciale. Conçue pour recevoir 200 bateaux, la gare ouvre en 1840, c'est l'année où est également mis en place le service des bateaux à vapeur entre Moulins et Nevers. Pourtant l'activité de la gare aux bateaux cesse en 1851, en raison de l'ensablement rapide du chenal d'accès, qui exige des dépenses jugées trop élevées par la ville, et surtout en raison de l'ouverture des premières lignes ferroviaires en 1853. Si bien que, dès 1857, il est constaté que depuis 5 ou 6 ans plus aucun bateau n'y accède. Les années 1850-1851 marquent bien la fin des activités de navigation sur l'Allier, tant pour les transports de voyageurs que pour celui des marchandises. Les plans des années 1880 montrent trois emplacements signalés comme ports, deux sur la rive gauche, en amont et en aval du pont, et un sur la rive droite situé, en amont du pont. Par la suite, le port situé en amont entre les deux ponts

devient le site des bateaux-lavoirs, soumis à une stricte répartition des espaces attribués aux bénéficiaires, faisant d'ailleurs l'objet de litiges répétés.

Le XIX^e siècle apporte des éléments nouveaux dans l'aspect d'ensemble du pont. En effet près du pont se trouve déjà un pavillon d'octroi, alors qualifié « d'ignoble baraque ». Il apparaît nécessaire de le remplacer par une construction qui serait en harmonie avec le pont. Mais la réfection de l'octroi du côté de la ville conduit à envisager en même temps la construction d'un corps de garde pour assurer à la fois la régularité de la perception des droits d'octroi et la liberté de communication entre la ville et le quartier de cavalerie en cas d'émeute. Dès 1838, deux projets sont présentés en conseil, l'un dressé par Esmonnot, architecte du département, pour un coût de 2679 francs pour chaque pavillon, et l'autre par Dutremblay, architecte de la ville, pour un coût de 3376 francs chacun. Le projet d'Esmonnot est retenu, car jugé en meilleure harmonie avec le pont, mais aussi parce que le moins coûteux. Mais ce choix doit encore recevoir l'agrément de l'autorité militaire et celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, qui impose de placer les pavillons en dehors et de chaque côté de la culée du pont.



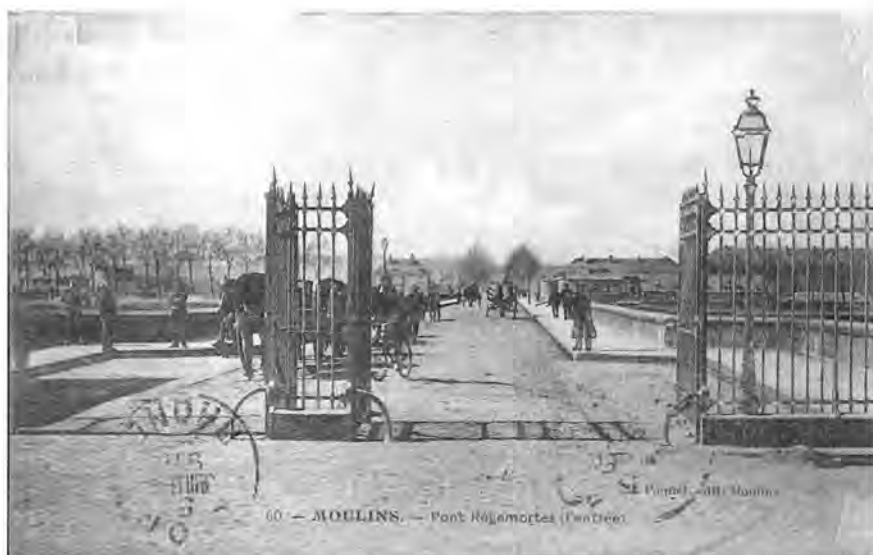
Pavillon à l'entrée du pont.

Ce projet reste en attente pendant quelques années. La ville, en effet, doit faire face à des projets multiples, qui engagent par avance ses ressources : Hôtel de Ville terminé en 1829, Théâtre achevé d'abord en 1847, puis repris jusqu'en 1894, achèvement de l'église du Sacré-Cœur (1866). Cependant, le Préfet signale, en 1850, la nécessité de construire un corps de garde, rendu indispensable par la proximité du magasin des poudres de l'Etat, épargné par la destruction de l'enceinte, mais maintenu sur le même emplacement malgré la construction du pont. La municipalité, dans la perspective d'avoir à prévoir deux bâtiments : octroi et corps de garde, s'adresse alors à plusieurs reprises au préfet de la Seine, en mai de la même année, pour demander conseil, plans, coupes et devis estimatif, afin de pouvoir utiliser le modèle des constructions déjà réalisées à Paris. La réponse arrive enfin et c'est un refus, au prétexte que les besoins ne sont pas les mêmes et que le coût est à déterminer en fonction des conditions locales, ce que la municipalité commente en ces termes peu amènes : « Messieurs les architectes de l'administration sont peu disposés à favoriser la production de leur art en province ». Il faut donc revenir aux projets présentés par les architectes locaux, déjà sollicités en 1838.

Sur rapport de la commission d'étude, qui n'a pas manqué de rappeler « le mauvais vouloir des architectes parisiens », le projet Esmonnot est enfin retenu et adopté en mai 1850, après avoir reçu l'autorisation des Ponts et Chaussées, car il fallait assurer le raccordement des fondations des deux pavillons avec celles du pont. Le préfet, le ministre des Travaux Publics et les autorités militaires ont également eu à se prononcer sur le projet, avant son adoption définitive. Les travaux sont attribués à Claude Déru, entrepreneur général des travaux de la ville depuis 1846, mais ce choix donne lieu à un débat pour savoir si une adjudication n'aurait pas été plus avantageuse pour la ville.

Pour chaque pavillon, la maçonnerie doit être réalisée en briques sur un soubassement en moellons, avec des encadrements de portes et de fenêtres en pierre de taille, le coût définitif prévu pour chacun étant de 4166 francs. A gauche de l'entrée du pont est situé le corps de garde, et à droite le pavillon du préposé à l'octroi. Le coût final en juillet 1852 s'établit en fait à 11 077 francs, en raison des conditions imposées par les Ponts et Chaussées, 9 600 sont apportés par un emprunt et 1477 francs par le surplus de la vente des terrains de l'ancien cimetière Saint-Gilles. Un décret impérial de 1855 fixe alors le nombre des octrois de la ville à 10, avec une suppression pour deux créations, l'une à l'entrée du pont et l'autre au centre du faubourg de La Madeleine. Les pavillons, soumis à de fréquentes rénovations en 1876, puis en 1894 sous la direction d'Alexis Besson architecte de la ville à cette date, subsisteront jusqu'en 1971. Il avait été prévu dès 1852 qu'une grille en fer remplace une barrière grossière séparant le pont de la ville. Lorsque ces grilles seront déposées en 1921, elles seront replacées au jardin du Musée.

Depuis 1848, la rue du Pont-Neuf, restée l'amorce d'une voie plus ambitieuse, est devenue la rue Régemortes.



Grille à l'entrée du pont.

Le résultat donne satisfaction selon ce commentaire : « La tête de pont de Moulins présente maintenant un bel aspect et forme une entrée de ville assez remarquable, l'utilité est ainsi jointe à l'embellissement, car il était urgent de reconstruire l'ancien bureau d'octroi qui tombait en ruine et d'établir un corps de garde défensif à l'entrée du pont qui sépare la ville de la caserne ». Lorsqu'en 1876 sera aménagée la place du pont par Montaut, ingénieur des Ponts et Chaussées, elle recevra enfin, elle aussi, le nom de Régemortes (1877). Il sera envisagé d'y dresser un buste du personnage, mais le projet restera sans suite. Déjà, en 1845, lorsque l'autorisation pour un buste de Villars, déjà édifié à Denain, est refusée comme décor de la fontaine de la place d'Allier, il est proposé de lui substituer le buste de Régemortes, qui n'est pas réalisé non plus. Donc aucun buste, aucun portrait ne gardera le souvenir du constructeur du pont, ni à Moulins, ni semble-t-il dans aucune des villes où il a laissé ses ouvrages. Le seul portrait existant se trouve dans le château acquis par ses frères en Alsace et qui, malgré des achats successifs, a pu retourner à des descendants, sauvant ainsi l'image de cet ingénieur-urbaniste éclairé.

Dès 1867, l'acquisition des terrains et immeubles nécessaires à la construction des nouvelles Halles impose également la jonction de la rue Régemortes avec ce futur bâtiment et l'alignement de la rue du cimetière Saint-Gilles. Ainsi, il est définitivement mis fin au projet de l'axe est-ouest prévu au temps de Régemortes. Cette situation a deux conséquences pour la

ville : la première est de sauvegarder une partie du centre historique de la ville, car il aurait fallu détruire les restes du château épargnés par l'incendie de 1755, et la seconde est de permettre les aménagements ultérieurs apportés à la place d'Allier, du XIX^e siècle à nos jours, avec l'édification des banques, hôtels et magasins répondant aux besoins nouveaux des activités de la ville, et avec ensuite la création d'espaces de vie et de loisirs plus aérés.

Le pont de Moulins apparaît donc comme un monument incontournable de la ville, étroitement lié à son histoire et contribuant à lui conférer son aspect actuel mais aussi sa renommée. Non seulement il a été un moyen d'affirmer son rôle de voie de passage et de carrefour pendant plusieurs siècles à l'échelle du territoire national, mais au plan local, il conditionne les nouveaux aspects pris par la ville, même si les activités nouvelles attendues n'ont pas toujours remplacé les nombreuses activités traditionnelles propres aux rives des cours d'eau. Il s'est révélé d'une résistance étonnante et durable aussi bien face aux assauts de la rivière qu'au trafic routier intense qu'il a dû subir et auquel sa construction ne l'avait pourtant pas destiné. C'est désormais dans sa proximité immédiate que de nouveaux espaces de promenade et de loisirs ont été aménagés, contribuant à une mise en valeur de cet ouvrage d'art et de son site.

La construction prévue d'un second pont pose des problèmes d'un tout autre ordre, où la technique aura une autre place et le nouvel ouvrage n'affectera pas cette fois la structure interne de la ville, mais plutôt un espace urbanisé plus vaste et plus complexe, avec des extensions périphériques structurées par un réseau de voies existantes ou à créer qui devront répondre à des besoins actuels et futurs.

M. Th. TÉTY

Sources archivistiques

Archives départementales de l'Allier :

- 1 C 13, 17, 18 : projet de port. Correspondance et ordonnances des intendants.
- 1 C 50, 51, 63 : Ouvrages d'entretien des turcies et levées, 1773-1783.
- 1 C 132, 133, 171 : Délibérations et arrêts du conseil du roi, démolitions nécessaires.
- 1 C 191: Conflits liés aux traversées par bacs.
- 1 C 219 : Etat des finances de la généralité de Moulins, 1762.
- 1 C 252, 255, 272, 275, 287, 288 : Expropriations ; indemnités, levées.
- 7 J 39 : Arrêt du conseil après délibération sur la construction des pavillons.
- 4 Fi 269, 270/1-4.

Archives municipales de Moulins :

- 114, 205, 206, 217, 219, 221, 230, 232, 241, 255, 272, 275, 331, 410, 412, 413, 537 : Délibérations. Réparations et projets dont celui du port.
- 133: Registre délibérations du conseil de ville (1751, 1753, 1759, 1765).
- 1 D 16 et 17 : Registre délibérations, octrois.
- 1 D 153-197 : Travaux sur les levées.
- 1 G 456, 490, 492, 659 : Matrices des patentes, 1859 et suiv.
- 1 F 1866 et 1876 : Recensements.
- 1 Fi 1-1 à 1 Fi 1-8, 1851 : Plans, projets.
- 1 M 8 : Pavillons d'entrée du pont.

Archives de la ville de Grenoble :

- DD 132
- CC 1117

Archives municipales de Montargis :

- GG 4

Bibliographie

- ALARY, *Moulins il y a cinquante ans*, Moulins, Crépin-Leblond, 1889.
- BEAUBIAT (R.), « Les de Régemortes : Etude condensée de la branche française », dans *Bulletin de la Société d'Emulation des Amis de Montargis*, N° 89, novembre 1992.
- BILBAULT, Communication dans *Les Amis du Vieux Montargis*, N° 12, 1926, p. 47.
- BLANC, *Rapport devant la Chambre de Commerce de Clermont*, Imprimerie Thibaud-Landrot, Clermont, 1827.
- BONTEMPS (G.), « Un château et un pont », dans *Les amis du vieux pont*, Société des Amis du vieux pont, Pont-du-Château.
- BRUNEAU (Karine), « Faullain de Banville et le projet de canal industriel à Moulins en 1793 », dans *Etudes Bourbonnaises*, 16^e série, N° 287, 2000-2.
- CHAMPOMIER, *Considérations sur l'utilité et les avantages d'un canal latéral à l'Allier*, 1885, Bibliothèque de la Société d'Emulation du Bourbonnais, Cote 594, p. 8 à 10.
- CLAUDON (F.), « Echos », dans *La Quinzaine Bourbonnaise*, 1897.
- DELAISTRE, *La science de l'ingénieur*, Lyon, Imprimerie Brunet, 1825.
- DUTHEIL (J. N.) : « Les carrières de Coulandon », dans *Etudes Bourbonnaises*, 15^e série, N° 285, 1999-3.
- GENERMONT (M.), *Vieilles rues, plaques neuves*, Ed. des Cahiers Bourbonnais, Moulins, 1972.
- Guide pittoresque du voyageur en France, Route de Paris à Chambéry, département de la Nièvre*, 1835.
- HUGO (A.), *La France pittoresque*, Paris, Delloye Ed., 835.
- LECANU, *Journal de G. F. L. Nicolle, soldat de l'an II*, P. E. M. F., 1978.
- LECHEVIN (J. M.), « Les projets d'établissement d'une manufacture d'armes à Moulins (1791-1793) », dans *Etudes Bourbonnaises*, 16^e série, N° 287, 2000-2.
- LEGUAI (A.), *Nouvelle histoire du Bourbonnais*, Ed. Horvath, 1985.
- LEROY, Communication dans le *Bulletin de la Société d'Emulation de l'agglomération de Montargis*, 1926, 46-48.
- LIGUE MARITIME FRANCAISE, Section de Moulins, *Le Bourbonnais, carrefour de canaux*, Moulins, Crépin-Leblond, 1919, p. 8 à 10.
- MARREY (B.) : *Les ponts modernes 18^e-19^e siècles*, Pacard Editeur, (Musée des Arts et Métiers), 1990.
- MIDOL (H.), Communication dans *Bulletin de la Société d'Emulation de l'agglomération de Montargis*, 1925, p. 132.
- MITTON (F.) : « Les trois Régemortes, ingénieurs », dans *Bulletin de la Société d'émulation du Bourbonnais*, 1966, p. 518-523.
- PERRUCHOT (H.), « Note brève d'information sur la famille de Régemortes » dans *Les amis du vieux Montargis*, N° 7, 1978.
- PRADE (M.), *Les ponts monuments historiques*, Errance, Paris, Brissaud,

Poitiers, 1988, (Ecole des Ponts et Chaussées), p.45-47.

ROUGERON (G.) : *Les voies de communication en Allier, XVIII^e-XX^e s.*, Typocentre, Montluçon, 1979.

VIGNON (E. J. M.), *Etudes historiques sur l'administration des voies publiques en France aux 17^e et 18^e siècles*, Paris, Dunod, 1862. p. 226-229.

VILLENEUVE (P.), « Concours pour la construction d'un canal latéral à l'Allier » dans *Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Vichy*, N° 61, janvier-juin 1959, p. 311-313.

WALTER (H.), « Rapport sur le projet d'un canal latéral à l'Allier », dans *Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Vichy*, N° 59, janvier-juin 1958, p. 272-273.

Bibliothèque de Moulins :

L'Allier à Moulins, 1980, Catalogue d'exposition, 1^{er}-20 octobre à la Bibliothèque Publique de Moulins.

La forme d'une ville, Moulins, (990- 1990), 1990, Catalogue d'exposition, 6-30 novembre à la Bibliothèque Publique de Moulins.

L'Allier, Renaissance d'une rivière, 1993, Catalogue d'exposition, 13 janvier-20 février à la Bibliothèque Publique de Moulins.

SOCIÉTÉ BOURBONNAISE DES ÉTUDES LOCALES

- Présidents d'Honneur : M. le Préfet de l'Allier,
M. le Président du Conseil Général de l'Allier,
M. le Maire de Moulins,
M. l'Inspecteur d'Académie de l'Allier.
- Président : M^{me} Marie-Thérèse Tétty
7, rue de la Prévoyance - 03400 Yzeure.
- Vice-Présidents : M^{lle} Dominique Laurent,
MM. Olivier Mattéoni, Denis Tranchard.
- Secrétaire : M. Jean-Thomas Briel
19, avenue Théodore de Banville - 03000 Moulins.
- Trésorier : M. Michel Durif
21, avenue Meunier - 03000 Moulins.
- Membres du bureau : Mme Mireille Burtin
12, cours Vincent d'Indy - 03000 Moulins.
- M. Pierre Chevrier
9, impasse des Cottages Bourbonnais - 03000 Moulins.
- M. Romuald Féret
19, rue Stéphane Servant - 03000 Moulins.
- M. Samuel Gibiat
48, bd Jean-Jacques Rousseau - 72100 Le Mans.



Le Directeur de la publication : J.-Th. BRUEL