

BR 2660 bis

ARCHIVES
DU GARD

LA VALLÉE DU RHONE

ET LE

PONT-SAINT-ESPRIT

FRAGMENT

PAR

M. CHARLES LENTHÉRIC,

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS-ET-CHAUSSÉES.



NIMES

IMPRIMERIE CLAVEL ET CHASTANIER

F. CHASTANIER, SUCCESSEUR

12 - rue Pradier - 12

1890

ENTRÉES
N° 7612

LA VALLÉE DU RHONE

ET LE

PONT-SAINT-ESPRIT

FRAGMENT

SOMMAIRE : L'œuvre protectrice des voyageurs aux premiers siècles de notre ère. — L'ancien pont et l'hospice de Childebert à Lyon. — Les routes sous Charlemagne et ses successeurs. — Le collège des Pontifes à Rome et les Frères Pontifes au moyen âge. — Construction du pont Saint-Jacques sur l'Arno à Florence, des ponts de l'Ebre, du Douro etc. — Caractère mi-laïque mi-religieux des associations de Pontifes. — Les Frères Pontifes en France. — Les ponts de la Durance : Bonpas, Lournarin, Mirabeau, Mallemort. — Les ponts du Rhône, de l'Isère, du Roubion. — Le pont Saint-Nicolas-de-Campagnac sur le Gardon. Le Pont-Saint-Esprit. — Les légendes et l'histoire. — L'oratoire de Saint-Saturnin-du-Port. — Opposition du prieur Jean de Thyange à la construction du pont. — L'œuvre des Eglise, Maison, Pont et Hôpitaux du Saint-Esprit. — Construction du pont. — Protection spéciale donnée par les papes et les rois. — Impôts créés pour l'entretien de l'ouvrage. — Transformations modernes : démolition de la chapelle Saint-Nicolas et des bastilles crénelées. — Elargissement du pont. — Arche marinière. — Etat actuel.

Largeur de la vallée du Rhône au Pont-Saint-Esprit. — Son importance stratégique à l'époque gallo-romaine. — Transition du Nord au Midi. — Arrivée en Provence.

heure, quelles que fussent leur nationalité et leur croyance, des asiles hospitaliers, assez rares à la vérité, où on leur assurait un abri, des secours, des guides pour continuer leur route (1). Le plus ancien que l'on signale sur notre terre chrétienne de Gaule est l'hospice de Lyon que le roi Childebert, fils de Clovis, avait fait construire vers le milieu du VI^e siècle à la sortie de la ville, sur la berge même du Rhône. Les pieux laïques qui desservaient cette fondation vraiment royale établirent à côté de l'hospice, sur le fleuve, un pont en charpente qui reliait directement Lyon à la route de Vienne. Ce pont, véritable forêt de pilotis, plus ou moins alignés, presque tous branlants, à chaque instant affouillé par les eaux, était l'objet de réparations incessantes. Après un nombre considérable d'avaries, d'affaissements et de ruptures partielles, il était arrivé au dernier degré d'usure et de fatigue et il s'écroula définitivement et presque en totalité sous le poids des équipages des Croisés conduits par Philippe-Auguste et Richard Cœur-de-Lion en l'année 1190. Ce fut l'origine et le prédécesseur du pont de la Guillotière dont la construction, les transformations et les remaniements successifs, après une série d'insuccès et de tâtonnements, durèrent encore plusieurs siècles (2).

Mais l'établissement, le bon entretien, la police des grandes voies publiques, la liberté et la sécurité de la circulation, et surtout la construction des ouvrages d'art sur les fleuves et les rivières, ne peuvent être assurés que par un pouvoir fort, réglé, possédant une organisation administrative et financière en rapport avec les besoins de l'époque et l'importance de la tâche à remplir.

Après vingt-cinq ans de campagnes glorieuses, Charlemagne reconnut bien la nécessité d'organiser sa conquête, et il rétablit dans ce but les anciennes voies de

I

On ne saurait douter que les premières routes de terre n'aient été contemporaines de l'origine même des sociétés et par conséquent antérieures aux époques historiques. Les livres saints mentionnent déjà des routes parfaitement déterminées et régulièrement suivies (1), et semblent même attribuer une certaine classification dans les chemins ordinairement fréquentés (2). Mais ce n'est pour ainsi dire que de hier que l'on peut parcourir en tout temps et sans danger une grande route. La liberté et la régularité de la circulation sont l'œuvre d'une civilisation très avancée et toute moderne ; et jusqu'au siècle dernier ce ne fut que sur quelques rares points et grâce à des associations individuelles, dues à l'initiative privée, que les personnes et les convois trouvaient, de distance en distance, une sécurité relative.

L'œuvre protectrice des voyageurs date en réalité des premiers siècles de notre ère. En Orient et même en Occident, marchands et pèlerins trouvèrent de très bonne

(1) ... *per viam terrae*... — Exode, ch. III, verset 17.

... *per viam deserti*... — Exode, ch. III, verset 18.

(2) ... *gradiemur via publica*... NOMBRES, ch. XX, verset 17.

... *per tritam gradiemur viam*... NOMBRES, ch. XX, verset 19.

... *via regia gradiemur*... NOMBRES, ch. XXI, verset 22.

(1) DE CHAMPAGNY. — *La charité chrétienne dans les premiers siècles de l'Eglise*, p. 314 et suiv.

(2) DE COLONIA. — *Antiquitez prof. et sac. de la ville de Lyon*, Lyon 1701.

DE COLONIA. — *Hist. littér. de la ville de Lyon*, Lyon 1728.

l'empire romain dont les massives fondations étaient encore apparentes presque partout, malgré cinq siècles d'abandon, de guerres et d'invasions barbares. Le premier capitulaire, qui date de 793, accuse très nettement le retour à des travaux pacifiques et prescrit le rétablissement des églises, des ponts et des chaussées sur toute l'étendue de l'empire (1). Un autre décrète la création de trois grandes routes de poste traversant toute la Gaule, l'Italie, l'Espagne et la Germanie, *tres viatorias stationes, primam propter Italiam a se devictam, alteram propter Germaniam sub jugum missam, tertiam propter Hispaniam*. Malgré leur résistance et quelquefois leurs tentatives de révolte, *propter duritiem operum*, les soldats francs étaient employés, comme autrefois les légions romaines, aux grands travaux d'utilité publique. Les dépenses étaient couvertes soit par des redevances imposées indistinctement à tous, à l'homme d'armes comme à l'homme d'église, au paysan comme à l'ouvrier, soit par des prestations en nature et une main-d'œuvre rigoureusement exigée.

Les premiers successeurs de Charlemagne le suivirent dans cette voie civilisatrice (2) ; mais les usurpations et le

(1) ANNO 793. — *Ut de restauratione ecclesiae vel pontis facienda, aut strata restauranda generaliter faciant homines secundum antiquam consuetudinem, et non anteponatur emunitas, nec pro hac re ulla occasio perveniat.* (Capitulaire de mai 793).

(2) ANNO 819. — *Ut pontes publici qui per bannum fieri solebant, anno praesente in omni loco restaurentur.*

Si quis ad pontem publicum bannitus fuerit et ibi non venerit, in fredo dominico solidos quatuor componere faciet.

ANNO eodem. — *Volumus ut missi nostri, per singulas civitates una cum episcopo et comite, missos vel homines nostros ibidem commanantes eligant, quorum curae sit pontes per diversa loca emendare, et eos qui illos emendare debent ex nostra jussione admonere ut unusquisque juxta suam possibilitatem et quantitatem eos emendare studeat.*

ANNO 823. — *Ut ubi pontes antiquitus fuerunt, et in his locis ubi tempore genitoris nostri, ipso jubente, diversarum necessitatum causa facti sunt, omnino absque ulla dilatione ab his qui eos tunc fecerunt*

désordre ne tardèrent pas à affaiblir le pouvoir souverain, et, à la fin du X^e siècle, à la mort de Louis le Fainéant, la royauté avait perdu en France toute son autorité. La couronne était privée de l'attribut le plus essentiel de tout gouvernement, la disposition d'un revenu public régulier et assuré ; et ses ressources étaient réduites au modique produit de ses domaines propres et de quelques

restituantur et renoventur, ita ut ad missam sancti Andreae restaurati fiant, nisi forte aut ipsa operis magnitudo, aut aquarum in quolibet inundatio hoc prohibeat ; aliter vero nullus qualibet occasione hoc negligere aut differre praesumat, quin ad praedictum tempus completum fiat, et missi nostri, quorum mentionem superius fecimus, volumus ut renuntient in quibus locis nostra jussio impleta, in quibus neglecta est aut aliqua impossibilitate, vel certa ratione dilata.

ANNO 829. — *De pontibus publicis destructis, placuit nobis ut hi qui jussionem nostram in reparandis pontibus contempserunt, volumus ac jubemus ut omnes homines nostri in nostram veniant presentiam rationem reddere cur nostram jussionem ausi sunt contemnere. Comites autem reddant rationem de eorum pagensibus cur eos aut non constrinxerunt ut hoc facerent, aut nobis nuntiare neglexerunt ; similiter et de injustis teloneis, ubicumque accipiuntur, sciant se eandem nobis rationem reddituros.*

ANNO 830. — *De duodecim pontibus super Seguanam restaurandis, volumus ut hi pagenses qui hos facere debent a missis nostris admo- neantur ut eos celeriter restaurent, et ut eorum vanae contentioni non consentiant, quando dicunt se non aliubi eosdem pontes debere facere nisi ubi antiquitus fuerant, sed ibi ubi nunc necesse est eosdem pontes facere jubeantur.*

ANNO 854. — *De pontibus restaurandis, videlicet ut secundum capitularia avi et patris sui ubi antiquitus fuerunt, reficiantur ab his qui honores illos tenent, de quibus ante pontes facti vel restaurati fuerunt.*

De pontibus vero vel reliquis his similibus operibus quae per antiquam consuetudinem ecclesiastici homines et per justiciam cum reliquo populo facere debent, hoc praecipimus, ut ecclesiae rectores eos interpellent, et eis secundum quod possibile fuerit partio deputetur et per alium exactorem ecclesiastici homines ad opera non compellantur ; si vero opus suum constituto die adimpletum non habuerint, liceat comiti, pro poena postpositi operis, eos pignoraré justa estimationem vel qualitatem imperfecti operis quousque perficiantur ; comes autem, si neglexerit, a rege vel a misso regis est judicandus.

(Extrait de diverses ordonnances de Louis le Débonnaire et de Charles le Chauve.)

redevances dont elle pouvait à grand peine conserver la jouissance et la perception directe (1). La voirie publique fut alors complètement négligée. Les routes, infestées par le brigandage, devinrent presque impraticables aux marchands et aux voyageurs. La traversée des fleuves et des rivières surtout était un obstacle insurmontable, quelquefois absolu ; et la sécurité de la libre circulation qui est une des conditions indispensables de la vie chez les peuples civilisés, aurait complètement disparu si, sur diverses parties du territoire, des associations individuelles, inspirées par un admirable esprit de charité, ne s'étaient librement constituées pour apporter un soulagement à tant de misères et remédier à de si graves périls. L'amélioration de la viabilité fut pour ces confréries véritablement chrétiennes dans le sens le plus élevé du mot une œuvre pie. Bâter des églises et des hospices le long des routes, se dévouer au service des pauvres, des malades et des voyageurs, leur donner tous les secours matériels, guides, vivres, vêtements, escorte pour continuer leur route, rendre les chemins praticables, construire surtout des ponts sur les rivières et des maisons de refuge sur leurs berges, telle fut l'œuvre méritoire à laquelle elles se consacrèrent pendant plusieurs siècles et qui leur a valu dans l'histoire la désignation de « Frères Pontifes, Frères des Ponts. »

II

Le nom de Pontifes (*Pontifices* de *Pontem facere*, constructeurs de ponts) fut donné sous les premiers rois de Rome aux membres du collège des prêtres, *Collegium pontificum*, qui construisirent le pont Sublicius et restèrent chargés de l'entretien de tous les autres ponts en

(1) A. VUITY. — *Etudes sur le régime financier de la France avant 1789.*

charpente établis sur le Tibre pour mettre en communication les temples construits sur les deux rives (1) ; et de même que l'organisation de nos routes modernes a été calquée sur celle des grands chemins de l'empire romain, c'est bien dans l'institution du collège des Pontifes qu'il faut rechercher la source de toutes les confréries religieuses du moyen-âge, spécialement affectées à la construction et à l'entretien des ponts, dont les statuts se sont sans doute beaucoup modifiés avec les changements de mœurs et de religion, mais qui ont cependant conservé, à travers les siècles, le même but et des moyens d'action analogues (2).

La formation de ces confréries apparaît un peu partout en Europe dès la fin du X^e siècle.

Vers le milieu du siècle suivant, dans la capitale de la Toscane, douze nobles Florentins renonçant à leurs richesses et à l'éclat de leur rang, se vouèrent, pour l'amour de Dieu, au service des voyageurs. Sous la direction d'un simple gardeur de bestiaux que l'Eglise vénère sous le nom de saint Allucio, ils établirent un hospice et un grand pont sur l'Arno au pied de la colline que couronne aujourd'hui la gracieuse église de San Miniato, sur les confins de Lucques et de Florence. La corporation prit le nom de Saint-Jacques du Haut-Pas, *de alto passu*, à cause de l'élévation du lieu où elle s'était établie. Elle ne tarda pas à être canoniquement érigée en ordre de chevalerie, sous la règle de Saint-Augustin, et comprenait trois classes de religieux, les prêtres, les chevaliers et les convers (3).

(1) MOMMSEN. *R. G.*, I, p. 115.

BOUCHÉ-LECLERQ. — *Les Pontifes de l'ancienne Rome, étude historique sur les institutions religieuses de Rome*, I, II, Paris, 1871.

(2) Cf. M. GRÉGOIRE. — *Recherches historiques sur les Congrégations hospitalières des Frères Pontifes ou constructeurs de ponts.* — Paris, 1818.

(3) LAMY. — *Sanctæ ecclesiæ Florentinæ monumenta*, Florence, 1758, t. III.

Aug. CANNON. — *Hist. de S.-Bénézet, berger, et des Frères de l'Eu-*

Quelques années plus tard, dans le nord de l'Espagne, Dominique de Calzada et son disciple Jean d'Ortego construisirent, à la tête de missionnaires spéciaux, des ponts sur l'Ebre et sur plusieurs rivières, et organisèrent des confréries pour la conservation de ces ouvrages, l'administration des hospices et l'entretien des maisons de secours bâties aux abords. L'œuvre était particulièrement vouée au service des marchands et des pèlerins qui se rendaient à Saint-Jacques de Compostelle. (1)

En Portugal, le dominicain Gonzalve d'Amaranthe assurait, à la même époque, par des moyens analogues et aux mêmes pieuses intentions, le passage de la rivière Tamaga, l'un des principaux affluents du Douro. (2)

Pendant toute la durée du XI^e et du XII^e siècle, on retrouve des associations à peu près identiques dans le nord et l'occident de l'Europe, en Ecosse, en Allemagne, en Suède, en Norvège, en Pologne (3), formées, comme celles d'Italie et d'Espagne, de volontaires, animées par le même esprit de charité, dévouées au service des voyageurs, affectées spécialement à ce qu'on appelait partout « l'œuvre des ponts », véritable œuvre pie regardée comme méritoire aux yeux de Dieu, et dont le budget était alimenté par des quêtes, des aumônes et des donations souvent considérables.

Les documents concernant les Frères Pontifes sont trop rares et souvent trop incertains pour qu'il soit possible de reconstituer l'histoire de leurs travaux ; mais, à travers toutes les fantaisies de la légende et les naïvetés de la piété des fidèles et des chroniqueurs, ils permettent cependant de saisir les principaux traits de ces

vre du pont d'Avignon, Carpentras, 1854.

BRUGUIER-ROURE. — *Les constructeurs de ponts au moyen âge, récits légendaires et historiques*, Paris, 1875.

F. MARTIN. — *Un chapitre de l'histoire des ponts-et-chaussées en France ; les frères Pontifes*, Paris, 1877.

(1) ROHRBACH. — *Hist. univ. de l'Eglise cathol.*, t. XVI, p. 112.

(2) BOLLANDISTES. — *Act. SS.*, t. I.

(3) *Saxonis gramatici historia Danial*, lib. XVI, Leipsig, 1771.

intéressantes corporations. Et l'on peut regarder tout d'abord comme à peu près certain qu'elles étaient toutes indépendantes les unes des autres et encore plus indépendantes de l'autorité civile, qu'elles n'avaient d'autre lien commun que l'exercice de la charité, qu'elles ne reconnaissaient d'autre inspiration que celle de Rome, et que leur principale force était dans les services qu'elles rendaient dans tous les pays, où elles s'établissaient aux lieu et place des pouvoirs laïques, impuissants à maintenir la sécurité des communications. Ce n'était pas des ordres religieux dans le sens véritable et canonique du mot. Ces associations, librement constituées, n'appartenaient, en effet, à aucune des quatre grandes familles de moines, de frères ou de clercs réguliers, reconnues et disciplinées par l'Eglise et auxquelles se rattachent la plupart des congrégations qui existent aujourd'hui (1). Elles avaient chacune leur vie propre, leur réglementation et leurs mœurs distinctes, leurs chefs, leur constitution et leur budget.

Elles furent cependant consacrées à plusieurs reprises par des bulles pontificales dont la plus curieuse, de l'année 1448, promulguée par le pape Nicolas V, donne la nomenclature d'un grand nombre de ponts construits, règle différents détails d'ordre intérieur des maisons de pontifes et notamment le costume. Les Frères portaient l'habit blanc avec un morceau d'étoffe rouge appliqué sur la poitrine et représentant deux arches de ponts surmontées d'une croix. Ce costume s'est conservé jusqu'au XVII^e siècle, et ce n'est qu'en 1676 que les religieux le

(1) Les quatre grandes catégories d'Ordres religieux sont les suivantes :

1^o Les *Moines* proprement dits (Ordres de Saint-Basile et de Saint-Benoît, avec leurs ramifications : Clunisiens, Camaldules, Chartreux, Cisterciens, Célestins, etc.)

2^o Les *Chanoines réguliers* suivant la règle de Saint-Augustin et différentes branches, Prémontrés, Trinitaires, Pères de la Merci, etc.

3^o Les *Frères, Frati* (Dominicains, Franciscains, Carmes, Minimes, etc.)

4^o Les *Clercs réguliers* créés depuis le XVI^e siècle (Jésuites, Théatins, Barnabites, Oratoriens, Rédemptoristes, Sulpiciens, etc.)

quittèrent pour la robe noire. A vrai dire, ce n'était qu'un signe de ralliement analogue aux insignes de même nature portés par les maîtres et compagnons des corps de métiers modernes; et il est impossible de considérer les Frères Pontifes comme ayant constitué un ordre spécial régulier au point de vue ecclésiastique ou affilié à l'une des quatre principales catégories d'ordres religieux reconnus par l'Eglise. Comme pontifes, ils n'étaient tenus à aucun des grands vœux de religion, chasteté, pauvreté, abstinence. C'étaient purement et simplement des associations volontaires d'hospitaliers tantôt moines, tantôt laïques, constitués librement pour la protection des voyageurs et spécialement pour la construction et l'entretien des ponts sur les rivières, animés d'un esprit très large de charité chrétienne, se réunissant à certains jours de fête pour la psalmodie et la prière, mais pouvant vaquer à leurs affaires personnelles lorsqu'ils n'étaient pas retenus par le travail en commun et ne recevant pour ce travail aucune rémunération; leur salaire, disaient-ils, devant consister dans l'attente des récompenses éternelles, *nil mercedis, praeter aeternae retributionis praemium* (1).

III

De toutes ces confréries disséminées un peu partout en Europe, celle des Frères Pontifes de France fut certainement la plus puissante, la mieux organisée, la plus illustre tant par sa durée que par le nombre de ses travaux. Les constructeurs, presque toujours anonymes souvent même inconnus, d'un grand nombre de ponts qui existent encore en France étaient incontestablement des ingénieurs du plus grand mérite.

(1) *Inventaire des archives de l'œuvre des Maison, Pont et Hôpital du Saint-Esprit*, n^{os} 19 et 20.

Il est, sans doute, à peu près impossible d'établir d'une manière certaine quel fut le point de départ de l'ordre des Frères Pontifes de France. Le plus grand nombre des historiens attribuent sa fondation à saint Bénézet, le constructeur légendaire du célèbre pont d'Avignon, et admettent, à la vérité sans preuves bien sérieuses, que des équipes de moines et de frères bâtisseurs, inspirés par l'Esprit-Saint, se répandirent d'abord en Provence, remontèrent ensuite les vallées du Rhône et de ses affluents et firent enfin un véritable tour de France, mettant partout en pratique les règles de leur art. On a avancé, d'autre part, et sans beaucoup plus d'autorité, que la communauté de Bonpas, sur la Durance, fut la maison-mère et comme la tige principale de toutes les ramifications de Frères Pontifes, et que, vers le milieu du XIII^e siècle, cette communauté était assez solidement constituée et possédait des ressources suffisantes pour envoyer des moines, ingénieurs et ouvriers, sur tous les points de la région du Rhône. (1)

Quoi qu'il en soit, c'est incontestablement la Provence qui a été, en France, le berceau de l'institution; et l'un des premiers ponts, le premier peut-être, bâti par les Frères Pontifes, a bien été celui de Bonpas sur la basse Durance. C'était autrefois un bien mauvais endroit; on l'appelait du nom caractéristique de Maupas, mauvais passage; et les chroniques de Provence du XI^e au XIII^e siècle nous ont laissé le récit des querelles à main armée que les sires de Cavaillon, de l'Isle et de Noves y entretenaient sans cesse. A la faveur de ces désordres, des bandes de voleurs avaient à peu près élu domicile dans le pays; et marchands et pèlerins étaient l'objet des traitements les plus rigoureux. Un modeste et pieux personnage du nom de Sibert, aidé de quelques compagnons, établit d'abord

(1) JOUDOU. — *Essai histor. sur la ville d'Avignon*, Avignon, 1853.
CHATEAUBRIAND. — *Génie du Christianisme*, l. VI, ch. VIII.
DE VILLENEUVE-PLAYOSC. — *Vie de Sainte-Roseline-de-Villeneuve-Rivières*. — *Cours d'hist. eccles.*, t. III.

un petit oratoire, dédié à la Vierge Mère, sur la colline de Maupas, puis il quèta à la ronde pour avoir l'argent nécessaire à l'entretien d'une maison de secours, et, après avoir vu plusieurs fois ses chantiers détruits et bouleversés, il finit par assurer, au moyen d'un pont en maçonnerie, le passage de la rivière et par apporter une sécurité relative sur ces grèves désertes et inhospitalières. Le lieu maudit changea de nom et est devenu Bonpas (1).

Ces ouvriers firent bientôt des recrues. Ils entreprirent alors et presque simultanément des œuvres analogues sur tout le cours de la Durance, au bourg de Peyrolles, à Lourmarin, à Mirabeau, à Mallemort désigné dans les vieilles chartes sous le nom de *podium sanguinolentum*, côteau ensanglanté, et qui était alors un véritable coupe gorge. Puis, élargissant le champ de leur bienfaisante activité, ils remontèrent le Rhône ; et c'est à eux que l'on doit la reconstruction du pont de Vienne sur les ruines de l'ancien pont romain établi deux siècles environ avant notre ère, les premiers travaux du pont de la Guillotière à Lyon après l'écroulement du vieux pont en charpente qui eut lieu en 1190, et surtout le célèbre pont d'Avignon.

D'autres groupes de Frères Pontifes, agissant tantôt de leur propre initiative, tantôt sous l'impulsion du pouvoir local, laïque ou religieux, mais toujours avec le concours des aumônes et le produit de leurs quêtes, installaient presque en même temps des chantiers, fondaient des hospices et constituaient ce qu'on appelait partout à cette époque « l'œuvre » ou « la fabrique du pont » sur les principaux affluents du Rhône.

Les deux ponts de Montélimar, le pont de l'Aygu sur le Roubion et le pont de Fust sur le Jabron ont la même origine. L'œuvre dite « des ponts » y était encore prospère à la fin du XIV^e siècle (2) ; et, lorsque le seigneur de Grignon céda aux papes la moitié de la seigneurie de Mon-

(1) GRANGET. — *Hist. du diocèse d'Avignon*, 1862.

BRUGUIER-ROURE. — *Op. cit.*

(2) *Cartul. de Montélimar*, n^o 89.

télimar, les habitants obtinrent du Saint-Siège qu'une indulgence de un an et quarante jours serait accordée à toute personne, quelle que fût sa condition, qui donnerait 20 gros pour l'entretien de ces ouvrages, et que, dans le cas où la ville serait excommuniée, les bienfaiteurs de l'œuvre seraient ensevelis en lieu saint, après la célébration d'une messe, les portes de l'église restant ouvertes (1).

Sur l'Isère, le vieux pont de Romans, qui avait été emporté par l'inondation de 1219 mentionnée dans les chroniques sous le nom de « déluge de Grenoble », fut rétabli à l'instigation de Jean de Bernin, archevêque de Vienne et abbé de Romans, qui appela à son aide une brigade de Frères Pontifes. Les dons, les legs, les aumônes abondèrent pour l'œuvre du pont ; et un sieur Perrot de Verdun « mu par l'amour de Dieu et le bien de la chose publique » (2) contribuait à lui seul pour une somme de 100 florins d'or (3).

Dans le département du Gard, aux deux tiers environ de la route qui relie Nîmes à Uzès, à travers un pays bosselé et rocailleux, coupé de distance en distance par de petits bois de kermès, de lentisques et de chênes verts, la rivière du Gardon coule dans une gorge profonde et encaissée. C'était, jusqu'au XII^e siècle, un des passages les plus redoutés du Languedoc. Des religieux de l'ordre

(1) DE COSTON. — *Hist. de Montélimar*.

BRUGUIER-ROURE. — *Op. cit.*

(2) Ul. CHEVALIER. — *Notice historique sur le pont de Romans. Bull. de la Société d'archéol. et de statist. de la Drôme*, 1867, 6^e livraisons.

(3) Les offrandes en faveur du pont de Romans sont consignées dans les archives de la fabrique du pont en 190 articles dont voici les principaux : « Le chapitre de Saint-Bernard, 600 florins ; la communauté de Romans, 600 florins ; Aymond de Clervaux, précepteur de l'ordre de Saint-Antoine, comme aumône, pour n'avoir pu accomplir le pèlerinage de Saint-Jacques-de-Galice, 30 florins, 10 gros ; Bertrand Vernet, pour le même motif, 10 florins ; quarante-neuf legs, 769 florins, 6 gros ; onze quêtes, 94 florins, 1 gros ; cinq troncs, 9 florins, etc... » La recette totale s'éleva à la somme de 2.795 florins et 9 gros. On avait dépensé 2.797 florins et 6 gros.

BRUGUIER-ROURE. — *Op. cit.*

de Saint-Augustin vinrent alors fonder, sur la rive droite de la rivière, un prieuré sous le vocable de saint Nicolas de Campagnac. (1) Un pont fixe était absolument nécessaire pour le service du couvent et pour la sécurité des voyageurs. L'œuvre était particulièrement difficile dans cette gorge déserte; mais il s'était établi, depuis un certain temps, à quelques kilomètres de là, dans la seigneurie de Blauzac, une de ces nombreuses confréries du Saint-Esprit, mi-laïques, mi-religieuses, qui existaient dans le Midi de la France et qui étaient principalement affectées aux œuvres hospitalières. (2) On fit appel à ses lumières et à son dévouement. L'évêque d'Uzès, le prieur de Saint-Nicolas et la communauté de Blauzac rivalisèrent de zèle. Les religieux parcoururent le pays pour recueillir des aumônes; l'Eglise accorda dix jours d'indulgence pour chaque corvée à tous ceux qui apportaient le concours de leurs bras, *qui manum adjutricem porrexerint*, ou qui contribuaient de leurs deniers, entre les mains des Frères quêteurs, organisés pour prêcher et conférer ces indulgences; et, en quelques années, un des ouvrages les plus élégants et les mieux bâtis qui soient sortis des mains des Frères Pontifes relia les deux falaises escarpées du Gardon, présentant sur chaque pile des gares d'évitement ingénieusement disposées, terminé sur la rive gauche

(1) *prioratum Sancti Nicolai de Campagnaco cum pertinentiis suis* (Diplôme du roi Louis le Jeune en faveur de l'Eglise d'Uzès). An 1156. — D. DEVIC et D. VAISSETTE. — *Hist. gén. de Languedoc*, t. V, n° 613, DIII, col. 1199, éd. Privat.

(2) Dès les premiers siècles de l'ère chrétienne, les hôpitaux étaient généralement dédiés au Saint-Esprit; on en trouve la preuve non seulement à Rome et en Italie, mais en France. L'ordre du Saint-Esprit de Montpellier fut très célèbre. A Marseille, l'œuvre du Saint-Esprit était une des branches les plus importantes du corps municipal. Un grand nombre de villes avaient des confréries du Saint-Esprit, organisées pour le soin des malades. Il y en avait jusque dans les plus petits villages. — BRUGUIER-ROURE. — *Op. cit.*

E. GERMER-DURAND. — *Le prieuré et le pont de Saint-Nicolas-de-Campagnac*. Mém. de l'Acad. du Gard, année 1863.

par une tour de défense qui commandait le passage, servait de poste d'observation et de vigie, et donnait toute sécurité aux voyageurs et aux convois qui s'aventuraient sur la route.

IV

Mais l'œuvre incomparable des Frères Pontifes et qui suffrait, à elle seule, pour les immortaliser a été le pont Saint-Esprit sur le Rhône.

La petite ville qui porte aujourd'hui le nom de Pont-Saint-Esprit s'est appelée dans le principe Ville-Claire, *villa clara*, puis, au moyen âge, Saint-Saturnin-du-Port, en souvenir du débarquement de l'évêque Saturnin ou Sernin, qui vint y prêcher l'Evangile au second siècle, avant de se rendre à Toulouse (1). C'était une pauvre bourgade de pêcheurs établie sur la rive droite du Rhône qui n'a pas moins d'un kilomètre de largeur en cet endroit. Les courants y sont très rapides; et, avant que la branche navigable du fleuve fût fixée par des digues submersibles, les eaux se divisaient en plusieurs bras variables, serpentant au milieu d'un véritable archipel d'ilots de graviers et de bas-fonds, ne présentant aucune stabilité, se divisant ou se soudant les uns aux autres après chaque période d'inondation. La navigation sur le fleuve y était des plus dangereuses, la traversée, à peine assurée par un mauvais bac, les naufrages très fréquents. Le groupe des îles,

(1) DOM LANTEAUME. — *Mémoire ou histoire de la ville du Saint-Esprit*, 1731.

DOM PINIÈRES DE CLAVIN. — *Mémoire historique et chronologique du prieuré et de la ville de Saint-Saturnin-du-Port, à présent du Pont-Saint-Esprit*, 1780.

DE VILLEPERDRIX. — *Mémoire historique sur la ville du Pont-Saint-Esprit de l'origine à 1830*, 1865.

DE VANEL. — *Notice historique sur la ville du Pont-Saint-Esprit*, 1862.

ALÈGRE. — *Notice historique sur le Pont-Saint-Esprit*, 1854.

situé immédiatement en amont de Saint-Saturnin, au confluent du Rhône et de l'Ardèche, aussi torrentiels l'un que l'autre, portait et porte encore aujourd'hui le nom de *Malatra*, *malus tractus*, mauvais passage. (1)

L'idée véritablement grandiose d'établir un pont en maçonnerie sur un fleuve aussi indiscipliné et d'une pareille largeur, la médiocrité des connaissances techniques de l'époque, l'intelligence, la fermeté et la netteté de vues dont firent preuve, pendant près d'un demi-siècle de travaux, les maîtres et ouvriers de cette œuvre magistrale, l'ignorance absolue du nom de l'architecte et le manque complet de données pour le retrouver, alors que des détails très précis sur la construction et les négociations qui l'ont précédée nous ont été transmis par des actes authentiques, l'intérêt passionné avec lequel la Chrétienté a suivi les travaux d'un monument unique alors dans le monde, les subventions et les privilèges qu'elle n'a cessé de lui accorder pendant près de cinq siècles, tout a concouru à entourer le Pont-Saint-Esprit d'une auréole en quelque sorte surnaturelle.

Les légendes sont les miroirs fidèles des impressions populaires. Elles n'ont pas manqué au Pont-Saint-Esprit. L'une des plus répandues raconte que Dieu lui-même en avait été non seulement l'inspirateur, mais en quelque sorte l'ouvrier ; et que, parmi les travailleurs du pont, il y en avait un qui primait tous les autres par ses connaissances supérieures et son habileté. Il ne parlait pas, travaillait seul, était invisible aux heures des repas et après chaque journée, rectifiait pendant la nuit les fautes commises, faisant à lui seul plus de travail que tous, à la fois modèle et directeur du chantier. Ce ne pouvait être qu'un envoyé de Dieu qui descendait chaque matin du ciel et se cachait sous les apparences d'un ouvrier pour mener l'œuvre à bonne fin.

D'après une autre tradition, un religieux du monastère

(1) BRUGUIER-ROURE. — *Les vrais constructeurs du Pont-Saint-Esprit*, 1872.

de Saint-Saturnin, fondé vers le milieu du X^e siècle sous le patronage de l'abbaye de Cluny, vit en songe des langues de feu descendre des nuées et se poser de distance en distance sur les flots du Rhône suivant un alignement régulier. Il alla conter son rêve à son supérieur qui l'interpréta comme un ordre donné par Dieu à sa communauté de bâtir en cet endroit du fleuve un pont, dont les langues de feu marquaient l'emplacement des piles et des arceaux. Le pont devait naturellement, après ce baptême de feu, prendre le nom du Saint-Esprit. La pieuse imagination des fidèles alla même plus loin. Douze ouvriers seulement auraient travaillé au pont de Saint-Saturnin, de même que les douze apôtres coopérèrent à la fondation de l'Eglise. Un treizième ouvrier, être mystérieux et surnaturel, conduisait le chantier, disparaissant chaque soir, toujours le premier à l'aube sur le terrain, objet de l'admiration et du respect de tous ses compagnons. C'était le Saint-Esprit en personne qui revêtait pour la circonstance la forme de l'ingénieur.

La légende la plus accréditée encore aujourd'hui dans le pays est de tout point semblable à celle du pont d'Avignon, construit un demi-siècle auparavant. Les 150 ou 200 habitants de Saint-Saturnin, la plupart pêcheurs ou bûcherons, tous aussi pauvres d'esprit que d'argent, ne pouvaient, de leurs propres fonds et avec les seules forces humaines, concevoir la pensée, encore moins tenter l'exécution d'un pont en maçonnerie de vingt arches de près de trente mètres d'ouverture sur la partie la plus large et la plus impétueuse du Rhône. Dieu leur est venu directement en aide. Un ange de lumière est apparu à un berger qui gardait son troupeau sur la rive du fleuve, lui a donné des indications précises pour l'établissement d'un pont à l'endroit même où plusieurs barques avaient fait naufrage, et lui a prescrit en outre de construire tout auprès un oratoire et un hôpital pour les pauvres. Ce fut une révélation. L'ordre était formel, l'intervention divine assurée ; et « les ouvriers, répétait-on avec le Psalmiste, ne travailleront pas en vain, si Dieu bâtit avec eux la

maison. » (1) L'oratoire fut rapidement construit. La foule s'y porta avec empressement. Les dons et les offrandes affluèrent. Des miracles de toute sorte s'y produisirent par la vertu du Saint-Esprit ; et le Saint-Esprit vint en personne travailler avec des ouvriers de choix à la construction du bienheureux pont de Saint-Saturnin.

Le pape Nicolas V, dans une bulle donnée à Rome le 7 des ides du mois d'août de l'année 1448, raconte sérieusement l'apparition de l'ange au berger, rappelle la construction miraculeuse du pont, glorifie les bienfaits de l'hôpital qui faisait pour ainsi dire corps avec lui, le proclame le plus célèbre de la France ; et, après avoir énuméré toutes les indulgences, franchises et privilèges que ses prédécesseurs avaient déjà accordés, les confirme solennellement et en ajoute encore de nouveaux afin d'entretenir le pieux zèle et la générosité des fidèles en faveur de l'œuvre du pont et de la maison du Saint-Esprit.

On peut facilement, sans diminuer en rien l'admiration légitime due à un si magnifique ouvrage, dégager la vérité de la légende. L'histoire vraie fait assez honneur aux riverains du Rhône et aux Frères Pontifes qui vinrent leur prêter le concours de leurs talents pour qu'il ne soit pas nécessaire de l'enjoliver par des épisodes miraculeux, bien des fois reproduits avec une entière bonne foi sans doute, mais que la piété naïve de l'époque peut seule excuser.

V

L'historique du pont et des hôpitaux du Saint-Esprit, la publication du cartulaire et des archives de cette œuvre mémorable formeraient la matière d'un copieux et intéressant volume. Le lecteur impartial et sérieux nous

(1) Ps. CXVII, 1.

saura gré sans doute d'en retracer les traits les plus saillants (1).

Ce fut vers l'année 1264 ou 1265 que les habitants de Saint-Saturnin-du-Port, justement émus de la fréquence des naufrages qui se produisaient sous leurs yeux dans cette partie du cours du Rhône particulièrement dangereuse, coupée çà et là d'îles, de récifs, sillonnée par des courants d'une violence extrême, bordée sur la rive gauche par des marécages, battue pendant plusieurs mois de l'année par les rafales du mistral, résolurent de mettre un terme à leur malheureuse situation. Ils construisirent un petit oratoire sur la grève de Saint-Saturnin et invitèrent tous les voyageurs à venir y déposer une offrande destinée à l'établissement d'un pont qui devait traverser le Rhône. La grande nouvelle fut annoncée partout par des hommes de bonne volonté. On invoqua le Saint-Esprit et on mit l'entreprise sous sa protection. Le Saint-Siège, par une faveur spéciale, décida que l'aumône, quelque minime qu'elle fût, qui serait donnée à cette œuvre privilégiée ferait participer le donateur à des grâces spirituelles jusqu'alors réservées à de grandes expiations. L'élan était donné. L'argent abonda. Tous les voyageurs de la route, tous les mariniers du Rhône s'arrêtaient à Saint-Saturnin et y laissaient quelque offrande. Des quêteurs volontaires rapportaient presque toujours, au retour de chacune de leurs missions, des sommes considérables. Huit habitants de Saint-Saturnin, quatre conseillers et quatre maîtres de l'art, furent chargés de gérer les affaires de « l'œuvre du pont ». On acheta des carrières de pierre de taille à Bourg-Saint-Andéol situé à 10 kilomètres environ en amont de Saint-Saturnin et sur la même rive du fleuve. L'exploitation de ces carrières était facile. La falaise bordait presque le Rhône. Des maîtres charpentiers et des mariniers, mercenaires ou bénévoles, furent

(1) Cf. Mémoire du Languedoc dressé par M. de Lamoignon de Bavière, intendant de cette province, l'an 1698. 2 vol. manusc. n° 13842 de la Bibliothèque de Nîmes. — Tome II, ch. 5. — Ouvrages faits par nos roys. — Pont-Saint-Esprit, p. 251.

chargés de la construction et de la manœuvre des barques et des radeaux. On embarquait les matériaux sur des chalands qui descendaient le fleuve ; et, quand vint la saison des basses eaux, le chantier de Saint-Saturnin se trouva largement approvisionné de toutes les pierres nécessaires pour la fondation et la construction des piles.

Un désaccord survenu entre le prieur des religieux Clunisiens qui, en sa qualité de seigneur de Saint-Saturnin-du-Port, était la principale autorité du pays, faillit un moment compromettre le succès de l'entreprise. Soit que l'oratoire du Saint-Esprit ait été bâti sans son consentement dans le district de sa juridiction temporelle, soit que cette modeste chapelle portât quelque atteinte aux droits de sa communauté en créant un fond de ressources sur lequel il ne pouvait mettre la main (1), le prieur suscita devant le Sénéchal de Beaucaire un procès aux ouvriers et conseillers de l'œuvre du pont à l'effet d'interdire les travaux commencés. C'était une assez mauvaise chicane ; elle ne déconcerta pas d'ailleurs le zèle des habitants de Saint-Saturnin. Ils dressèrent immédiatement un acte de protestation, modèle de bon sens et d'indépendance, dans lequel ils exposèrent catégoriquement qu'ils avaient fait venir des ouvriers pour les travaux de fondation du pont, que les eaux du fleuve étaient basses et qu'il convenait d'en profiter, et qu'au surplus ils étaient décidés à passer outre sans attendre que le sénéchal eût vidé la question de la « directe » (2) du sol sur lequel on avait construit le petit oratoire du

(1) La prétention des religieux Clunisiens de Saint-Saturnin-du-Port à s'approprier pour leur monastère les offrandes et dons faits à l'Oratoire du Saint-Esprit pour la construction et l'entretien du pont dut être réprimée par l'autorité royale. Voir (*Arch. de l'Œuvre du Pont-Saint-Esprit*) le traité de Guillaume de Plazian, seigneur de Vézénobres, commissaire du roi (Philippe le Bel) qui fait le partage des dons et offrandes entre le prieur de Saint-Saturnin et les recteurs de l'Œuvre du Pont. (31 mars 1307).

(2) La directe était une sorte d'impôt foncier que le seigneur du territoire de Saint-Saturnin prélevait sur l'Oratoire du Saint-Esprit.

Saint-Esprit, cet oratoire étant d'ailleurs une construction isolée et distincte du pont lui-même (1).

Cette ferme attitude fit-elle réfléchir le susceptible prieur ? Le succès de son procès lui parut-il douteux ? Toujours est-il que l'affaire n'eut pas de suite, et que 27 jours après, le 13 septembre 1265, le même prieur, mieux inspiré, procéda en personne à la pose solennelle de la première pierre du pont sur la rive gauche du fleuve, en

(1) L'an de 1265 et le 17^e des kalendes de septembre qui est le 15 avril, comparurent au monastère de Saint-Saturnin et par devant Jean de Thyanges, prieur de Saint-Saturnin, Guillaume Artaud, Clary Caramis, Raymond de Piollenc, Laurent du Port, Jacques Béringier, Guillaume André, ouvriers et conseillers du pont de Saint-Saturnin, disant et affirmant pour eux et leurs associés qu'ils étaient prêts de faire commencer à faire travailler à l'ouvrage du Pont-Saint-Esprit de Saint-Saturnin et qu'ils avaient les pierres nécessaires, chaux, sables, bateaux et tout ce qu'il fallait pour commencer le dit ouvrage et principalement parce que de présent le fleuve du Rhône était bas et commode à travailler au dit pont et qu'ils avaient fait venir des maîtres pour le commencer, et lorsqu'ils ci qu'ayant voulu le faire et y procéder de consentement et volonté du dit seigneur prieur, celui-ci leur aurait fait défense de faire travailler au dit ouvrage dans le domaine, district et juridiction du monastère de Saint-Saturnin, et les dits ouvriers et conseillers avaient protesté, ainsi qu'ils protestent de nouveau, qu'ils voulaient le faire, étant prêts de faire commencer ce dit ouvrage, et qu'enfin il ne tenait pas à eux qu'il n'y fut procédé et incontinent et sans aucun intervalle ; le dit seigneur prieur tant en son nom que de son monastère en protestant répondit à ces honnêtes gens qu'il était bien aise et se jouissait beaucoup qu'ils prissent le soin de l'ouvrage du pont, que de sa licence et volonté il leur permettait de faire porter des pierres, bois et tout ce qui serait nécessaire et utile au dit ouvrage, que cependant ils ne devaient point encore travailler au dit pont dans sa juridiction ou district du dit Monastère ; parce qu'ils étaient en litige sur le fait de la maison appelée du Saint-Esprit, et parce qu'encore ce fait en question avait été porté devant le Sénéchal de Beaucaire et Nismes qui s'était retenu la cause de volenté des parties et sur cela leur assigne un jour qu'à cette cause, et en attendant le prieur ne voulut pas qu'il fut rien fait ou innové parce que le dit Sénéchal avait ordonné aux dites parties de ne rien faire ou innover jusqu'au dit jour, mais que la chose demeurât dans l'état où elle était jusqu'à ce que le dit Sénéchal en eut autrement ordonné, le dit acte reçu et expédié par M. Etienne de Budelian, notaire de Saint-Saturnin en un petit parchemin coté n° 1.

présence de tous ses religieux, de plusieurs autres prieurs claustraux du voisinage et d'un nombre considérable de gens notables du pays. (1) Les ouvriers et conseillers de

(1) L'an 1265 et le jour avant les ides de septembre qui est le 13 du dit mois, Nous, Frère Jean de Thiangis, humble prieur du monastère de Saint-Saturnin-du-Port, ayant Dieu devant les yeux, qui connaît les pensées les plus secrètes, voulant procurer du bien tant à notre monastère et à la dite ville de Saint-Saturnin qu'à tous les hommes qui viennent au port de notre dite ville, par l'inspiration divine, voulant commencer un pont sur les rives de notre Condamine *au-delà du Rhône* qui est du propre aleu de Saint-Pierre de Cluny, voulons commencer à poser la première pierre de notre domaine et juridiction ; et la posons cette première pierre en l'honneur de la sainte et individue Trinité, accordant aux ouvriers et conseillers que nous avons établi pour l'Œuvre du dit pont, ainsi que nous l'avons ci-devant accordé que sauf toujours en tout et partout notre droit et du dit monastère et ayant gardé la forme contenue dans l'acte reçu par M^e Etienne de Budelian, notaire public de la ville de Saint-Saturnin, qu'ils puissent travailler ou faire travailler au dit pont jusqu'au dimanche des Rameaux, pourvu qu'ils se comportent bien et pour la plus grande fermeté et précaution des choses susdites. Ordonnons que notre Cachet sera apposé au présent acte, ce qui fut fait *au-delà du Rhône* au sus dit pont, et aux rives de la dite Condamine, *ou est le commencement du dit*, y assistant pour témoins : Dom Etienne, prieur claustral du dit monastère ; Guy, prieur de Saint-Mettere ; Gaufrid, prieur de Saint-André ; Cornilhon l'aîné et Cornilhon le Cadet, Guillaume Hilaire, prieur de Ladou ; André de Vennelles, prieur de Gajeau ; Armand de Chateauneuf, secrétaire de tutelle ; Rican Corni, doyen de Collinzelles ; Bertrand Ricord, Bertrand de Saccouton, prieur de Caderousse ; Bertrand Milon, poustoulier ; Pierre de Budelian, Oddoard, Rostand Falcons, Prous de Aroti monte areno, Bertrand de Telon, Borian, moine du dit monastère ; Messieurs Durand, Dupuy, Raymond Riccard, Guillaume Rey, Bernard de Vernet, prêtres ; Nobles Bertrand, de Saint-Pastour, Guillaume Armand, Bertrand Imbert, juge du dit monastère, Raymond, d'Alais, Guillaume Belandieu, Guillaume de Piollenc, Guillaume Anglois, Guillaume Cresjoix, Pierre du port, Guillaume Baume, Bertrand des Ormes, Jean de Capalières, vicaire du dit monastère, Guillaume Gessy, Clair d'Aiguèze, Jean Saturnin, Laurent Soquier, et moi Etienne Budelian, notaire public de la ville de Saint-Saturnin qui a assisté à toutes les choses susdites et dit mandement du dit seigneur prieur, y ai apposé son sceau à la présente carte et l'ai signée de mon seing, le dit acte collationné déjà sur un autre extrait.

Fait en l'an 1594 et le lundi 11^e d'avril sur deux feuilles de papier côté n^o 2.

l'Œuvre redoublèrent alors de soins et de zèle, et, d'accord avec l'autorité religieuse, établirent une confrérie de l'un et de l'autre sexe, sous le vocable du Saint-Esprit. Dans le principe, tous ces ouvriers bénévoles et les quêteurs eux-mêmes qui parcouraient le pays vivaient dans une liberté absolue et sans aucune direction bien déterminée. Leur ardeur suppléait à tout. Mais, afin d'éviter un peu de confusion et de donner plus d'homogénéité et plus d'ordre à ces forces diverses, la confrérie se soumit, en 1281, à un règlement et à une discipline spéciale. Les principaux bienfaiteurs, ceux qu'on appelait les *donnats* à cause de la générosité de leurs dons, et les frères quêteurs avaient seuls l'habit religieux, robe blanche avec les insignes du pont et une croix rouge sur la poitrine ; mais tous, frères donnats, sœurs données, maîtres et ouvriers, quêteurs, employés à divers titres de l'Œuvre, bien que toujours libres de vaquer à leurs affaires particulières et à leurs devoirs privés et sociaux de toute nature, observaient une règle commune qui portait sur tous les détails de la vie quotidienne, la nourriture, la prière, le travail et constituaient ainsi une association parfaitement disciplinée, analogue sur bien des points à ces confréries mi-laïques, mi-religieuses, dites « tiers-ordre » qui existent encore de nos jours et dans lesquelles tant de gens du monde sont engagés sans que rien, dans leurs habitudes extérieures, révèle d'une manière sensible les liens qui les unissent et les devoirs qu'ils s'imposent. (1)

Quarante-trois ans suffirent pour mener à bonne fin la construction du Pont-Saint-Esprit ; et l'an 1307, la rive droite et la rive gauche du fleuve — le Royaume et l'Em-

(1) 1281. — Kalendes d'avril. Règlement fait par le Prieur, les trois Recteurs et Conseillers de l'Œuvre pour la discipline : 1^o de la Maison de Bourg-Saint-Andéol, d'où on tirait les *pierres de quartier* ; 2^o de celle de l'Œuvre du Saint-Esprit ; 3^o de la Confrérie des Frères, Sœurs et Donnats. (Les Frères étaient affectés à l'hôpital et au service intérieur de la maison ; les Donnats travaillaient au port ; les Sœurs apprêtaient les vivres aux ouvriers.) Archives de l'hôpital, parchemin côté n^o 3.

pire (1), comme on les appelait alors, comme les appellent encore aujourd'hui les marinières du Rhône, — furent définitivement réunies. (2)

Mais l'œuvre du pont ne disparut pas après l'achèvement des travaux. Elle s'agrandit, au contraire. Il fallait, en effet, des ressources permanentes pour son entretien et pour celui d'un assez nombreux personnel de gardes, de pilotes, de bateliers ; il en fallait surtout pour le service de l'église et de l'hôpital, qui avait pris une très grande extension et était devenu le plus grand, le mieux aménagé peut-être, qui existât alors en Europe. C'était une véritable cité hospitalière, avec un quartier spécial pour les pestiférés hors de la ville de Saint-Saturnin, une annexe pour les enfants exposés, une hôtellerie pour les pèlerins, un lieu de repos et de ravitaillement pour les voyageurs, un asile pour les pauvres, un hospice pour les malades, une maternité pour les femmes en couches, un atelier et une maison d'éducation pour les enfants des deux sexes. On leur y apprenait même les arts mécaniques et libéraux et on les établissait ensuite dans le monde, les uns avec une profession ou un métier, les autres avec une famille et une dot. Toute la Chrétienté subvenait à ces dépenses. Dix-huit papes invitèrent les peuples à donner pour la construction ou l'entretien du pont et de la maison du Saint-Esprit, leur ouvrant en retour le trésor des indulgences. Les évêques montaient

(1) Item. Il est vray que les bateaus qui deschargent de la part de l'Emperi devont paier IX blancz... Règlement du péage d'Aramon sur le Rhône. Copie en forme de 1402. Arch. départ. du dép. du Gard, série E.

(2) L'ancien royaume d'Arles, qui comprenait non seulement la Provence, mais toute la région située sur la rive gauche du Rhône et de la Basse-Saône, fut cédé, en 1033, à l'empereur d'Allemagne, Conrad III. Depuis cette époque et pendant toute la durée du moyen âge, les empereurs d'Allemagne se sont considérés comme suzerains nominaux et honorifiques du royaume d'Arles qui, pour eux, faisait toujours partie de l'Empire et en portait le nom. La rive droite du Rhône, au contraire, appartenait tout entière aux rois de France depuis la réunion définitive du Languedoc à la Couronne (1271), et elle portait le nom de Royaume qu'elle a conservé dans les idiomes locaux.



en chaire pour formuler des ordonnances contenant les mêmes sollicitations. A l'arrivée des Frères Blancs, portant sur la poitrine deux arches crucifères d'étoffe rouge, toute autre quête devait cesser dans les paroisses ; les portes des églises interdites s'ouvraient ; et les fidèles, appelés aux saints mystères, entendaient, de la bouche de leurs pasteurs, le récit des miracles accomplis à Saint-Saturnin-du-Port. Les évêques promulguaient encore ces privilèges au XVI^e siècle ; et, jusqu'après le concile de Trente (1545-1563), les quêteurs du Saint-Esprit parcoururent presque tous les diocèses de France et d'Italie, rapportant au recteur de l'Œuvre les fonds qu'ils avaient recueillis. (1)

Les rois de France, de leur côté, ne voulurent pas être en reste. Ils acceptaient volontiers le titre de fondateurs et bienfaiteurs de « l'Œuvre des église, maison, pont et hôpitaux du Saint-Esprit ». Ce fut un véritable patronage. Le 22 avril 1391, Charles VI prenait l'Œuvre du Pont et de l'Hôpital de Saint-Esprit sous sa protection, et ordonnait, par lettres patentes, d'arborer les armes de France sur tous les édifices appartenant à l'Œuvre. C'est depuis cette époque que la maison située à la tête du pont s'appelle la « Maison du Roi ». Des lettres patentes de Philippe le Bel instituaient, sous le nom de Petit-Blanc, pour l'entretien de ces ouvrages, un impôt de cinq deniers à prélever sur chaque quintal de sel qui passait sous les arches du pont. Ce Petit-Blanc fut confirmé par Louis XI, doublé en 1555 par Henri II, porté à quinze deniers en 1565 par Charles IX, à deux sous en 1595 par Henri IV, maintenu par Louis XIII. D'après un mémoire rédigé aux Etats du Languedoc, en 1779, par M. de Brienne, archevêque de Toulouse, l'octroi du Petit-Blanc rapportait annuellement 28,000 livres. (2)

(1) Inventaire des archives de l'Œuvre des église, maison, port et hôpitaux de la ville du Saint-Esprit, ch. 4, numéros 19 et 20, et Cartulaire de l'Œuvre, nos xcvi et xcviij.

(2) Aimé CHAMPOLLION. — *Droits et usages concernant les travaux de construction publics ou privés sous la troisième race des rois de*

Ainsi placé sous la protection de l'Eglise et de la Couronne, le Pont-Saint-Esprit était en quelque sorte un monument sacré sur lequel on ne passait qu'avec les plus grandes précautions et presque avec respect. Malgré la solidité de ses fondations et de ses voûtes qui présentent encore, après plus de cinq siècles, de très sérieuses garanties aux charrois les plus lourds, on craignait qu'il ne s'écroulât sous l'ébranlement des voitures ; et, dans le principe, les hommes, les chevaux et les bêtes de somme seuls avaient la permission d'y passer. Les marchandises étaient déchargées à l'entrée du pont et transbordées sur des traîneaux attelés par des hommes. La voie était dallée avec des pavés cubiques de cette pierre noire et dure du Teil, que l'on polissait comme du marbre. On ne roulait pas sur le pont, on y glissait. Lorsqu'en 1474, le roi Louis XI traversa le Rhône, au Pont-Saint-Esprit, il dut se conformer très scrupuleusement à la règle commune. Le roi seul et sa suite passèrent à pied sur le pont. Ses « hardes » et ses équipages traversèrent le fleuve en bateaux (1). En 1525, le maréchal de Bassompierre dut aussi arrêter son matériel de guerre à l'entrée du pont, et, ne pouvant l'engager sur le Rhône, il fut obligé de transiger et fit répandre sur le tablier une épaisse couche de paille destinée à amortir les cahots (2). Ce ne fut qu'en 1774 qu'on commença à permettre le passage aux

France. — Ponts. — Les hospitaliers Pontifes. — Droits de péage. — Rev. archéolog. 15^e année, 3^e livraison, 15 juin 1858.

Mémoire concernant le Petit Blanc. Manuscrit inédit de la bibliothèque de M. Lajard, ancien trésorier de France de la généralité de Montpellier.

Cf. Lettre du Maire de la ville du Pont-Saint-Esprit au citoyen Ministre de l'Intérieur 8 prairial an X.

(1) BRUGUIER-ROURE. — *Op. cit.*

(2) « Le samedi 5 novembre 1525, je vins coucher au Pont-Saint-Esprit, où je fus très bien reçu par Mazargues qui en était gouverneur. Le dimanche 6, je fis passer l'armée, les canons et les bagages sur le pont, sur lequel je fis mettre quantité de paille, afin de ne pas l'ébranler, et vins coucher à Pierrelatte. » *Mémoires du maréchal de Bassompierre*, colonne 1765, t. II, p. 371.

carrosses puis un peu plus tard aux charrettes attelées à un seul collier. Enfin, à la fin du XVIII^e siècle, on finit par se faire une idée plus juste de la parfaite solidité du monument ; et l'on établit sur chaque pile des gares d'évitement pour faciliter le croisement des charrettes. Depuis lors la circulation y est libre et sans danger pour les équipages de toute sorte.

Malgré bien des défauts inévitables à l'époque où il a été construit, le Pont-Saint-Esprit est réellement une œuvre de premier ordre (1). Sa longueur est de près de 800 mètres, en deux alignements. Le pont présente ainsi en plan une ligne brisée, en forme de chevron dont l'angle saillant est opposé au courant. Il avait dans le principe vingt grandes arches en arc de cercle d'une trentaine de mètres d'ouverture aux naissances, séparées par des piles massives formant avant-becs dont la largeur variait de 9 à 11 mètres et dont le pied était défendu, jusqu'à la hauteur de 2 mètres au-dessus de l'étiage du fleuve, par de forts massifs d'enrochements. Chacune de ces piles avait reçu un nom spécial tiré de quelque particularité de la construction (2) ; et la première sur la rive gauche s'appelait Thyanges, du nom même du fameux prieur qui s'était tout d'abord montré assez peu accommodant aux débuts de l'entreprise. Les tympans étaient évidés par de petites voûtes, offrant un débouché supplémentaire aux eaux d'inondation. Des rampes établies sur les deux rives conduisaient à des bastilles crénelées qui fermaient les deux extrémités du pont. Deux tours placées sur le point saillant du chevron complétaient le système de défense. Dans l'une était érigé un autel en

(1) AYMARD. — *Note sur le vieux pont Saint-Esprit.* — Ann. des Ponts-et-chaussées, 3^e série, 1859, 2^e sem., n^o 242.

(2) Les noms des piles en commençant par la première du côté de l'Orient (rive gauche) sont : Thyanges, Pélicière, Savinien, Pile de Terre, Grenolier, Fouche, Saint-Nicolas, La Route, Malepile, Roubin, Grosse Pierre, Figuière, La Treille, Martinière, Sauzette, Bourdigaille, La Croix, Bagalance, la Tour. — La culée rive droite, établie sur le rocher de Saint-Saturnin, s'appelait La Crote.

l'honneur de Saint-Nicolas, patron des bateliers. Au milieu de la troisième arche, du côté de Saint-Saturnin, sur le parapet du midi, se dressait une croix monumentale qu'un coup de mistral a renversée dans le Rhône et qui n'a pas été remplacée. Comme dans la plupart des grandes constructions du moyen-âge, les pierres de taille du pont portaient presque toutes sur leur face des marques de tâcheron. C'était la coutume des maîtres ouvriers de l'époque de signer en quelque sorte leur travail par une lettre, un dessin, un sigle caractéristique — croix, losange, monogramme, feuille, dessin pointillé, attributs de métier et traits de toute nature variés et groupés à l'infini. Il n'y avait pas, dans cet immense amas de pierres, un seul bloc important à parement vu qui ne portât la marque distinctive de celui qui l'avait taillé. Le relevé de ces sigles de tâcheron constitue un véritable journal de chantier, une sorte de chapitre d'histoire de la construction, écrit avec le maillet et le ciseau, dont bien des feuillets ont été malheureusement perdus par suite des transformations successives dont le pont a été l'objet.

Dans le courant du XVI^e siècle, en effet, l'arche de rive gauche — côté Empire — fut démolie et remplacée par quatre arcades de petite dimension. La faculté donnée aux voitures de circuler sur le pont nécessita ensuite la démolition de la chapelle dédicatoire construite sur la pile Saint-Nicolas, et plus tard celle des deux bastilles situées à l'entrée et à la sortie du pont et qui lui faisaient comme des portes triomphales. De nos jours, en 1854, les exigences de la navigation ont conduit impérieusement à démolir les deux premières arches de rive droite — côté Royaume — et à les remplacer par un grand arc métallique de soixante mètres d'ouverture sous lequel passe le bras principal et navigable du Rhône et qui donne ainsi tout le jeu nécessaire aux bateaux à vapeur à larges et hautes roues allant de Lyon à la mer. Plus tard enfin, en 1860, on a voulu assurer d'une manière définitive le croisement des voitures sur toute la longueur du pont ; on a supprimé les gares d'encorbellement situées sur chaque pile ; on a élargi et rectifié la voie carrossable en démo-

lissant toute la façade amont du monument et en établissant deux lignes de parapets régulièrement alignées, offrant une largeur intérieure et uniforme de sept mètres.

Toutes ces transformations ont naturellement altéré la physionomie primitive du monument ; mais, en bonne justice, elles étaient absolument indispensables. Un des principaux inconvénients du Pont-Saint-Esprit était, en effet, le nombre et l'épaisseur de ses piles qui se présentaient au travers du Rhône comme de formidables écueils. On se préoccupait assez peu, au moyen-âge, d'améliorer le régime des eaux torrentielles d'un fleuve. On se lamentait à l'époque des inondations, on implorait la miséricorde de Dieu et des Saints, et on se résignait. Or, le débit des eaux d'étiage du Rhône au droit de Saint-Saturnin est de 500 mètres cubes ; et, afin d'entretenir dans le chenal du fleuve une profondeur et un volume d'eau suffisants pour la navigation, on n'a pas cru, dans ces derniers temps, devoir donner, au moyen de digues submersibles, plus de 300 mètres à la largeur de l'endiguement. (1) On peut donc se faire une idée de l'effet que devaient produire les eaux du fleuve divaguant sans obstacle sur une largeur de près d'un kilomètre. (2) Ces eaux se ramifiaient en une foule de bras dont le principal, après avoir frappé la rive droite, prenait une direction en écharpe presque parallèle au pont et se retournait ensuite brusquement sous la dernière arche de rive gauche. C'est là qu'était alors le chenal. En amont et jusqu'au confluent de l'Ardèche, le large fleuve était comme un archipel d'ilots de graviers plus ou moins submergés dès que le Rhône commençait à grossir et qui devenaient de véritables bancs d'échouage. La manœuvre qu'avaient à faire les bateaux pour suivre les sinuosités de la passe navigable et variable du fleuve était

(1) Voir la carte topographique du cours du Rhône dressée par l'administration des Ponts-et-chaussées. — 1870-1876, feuille n° 25.

(2) AYMARD. — *Notice sur les travaux exécutés au pont Saint-Esprit pour la construction d'une arche marinière.* — Ann. des Ponts-et-Chaussées, *op. cit.*

des plus périlleuses et, bien souvent, ils venaient se briser contre les blocs de défense des piles. Sortis d'une arche, ils n'étaient pas encore hors de danger. Les remous et les tourbillons, occasionnés par les énormes piles, exerçaient sur eux une attraction à laquelle il leur était bien difficile d'échapper ; et on a perdu le compte des sinistres éprouvés par la navigation à ces redoutables passages.

D'autre part, le peu de largeur du pont empêchait, comme nous l'avons dit, le passage des voitures ; et, même après l'établissement des gares d'évitement sur chaque pile, les charrois un peu larges ne pouvaient s'y engager qu'avec de grandes précautions.

En somme, malgré la solidité des fondations sur pilotis et enrochements, les belles dimensions, l'excellent choix et même le luxe des matériaux employés, le pont Saint-Esprit présentait de très graves inconvénients et même de sérieux dangers. On n'y passait pas dessus facilement et on y naufrageait souvent dessous. Cette situation ne pouvait se prolonger indéfiniment. L'état actuel de nos voies de communications sur terre et sur eau commandait d'impérieuses restaurations et même une mutilation de cet ouvrage respectable. Il a fallu rompre nettement avec les souvenirs du passé et sacrifier à l'intérêt public les sentiments de l'artiste et les goûts de l'archéologue. L'alignement des parapets du pont, la destruction complète de toute la façade Nord, noyée désormais dans des maçonneries neuves, la réfection d'une partie de la façade du côté du Midi, la dégradation ou la perte d'un très grand nombre de marques de tâcheron, la destruction de la chapelle de Saint-Nicolas, le dérasement des bastilles crénelées et de leurs portes monumentales, le remplacement des deux belles arches de rive droite par un grand arc en fonte, ont sans doute porté une atteinte sérieuse à l'effet pittoresque et au caractère militaire et religieux du pont Saint-Esprit. Mais les monuments d'utilité publique doivent, avant tout, atteindre le but principal pour lequel ils ont été construits ; et il est juste de reconnaître que l'ancien pont ne satisfaisait nullement et que le nouveau satisfait, d'une manière

parfaite, à toutes les exigences du roulage et de la navigation. (1)

Le pont Saint-Esprit marque à peu près, dans la vallée du Rhône, la limite séparative du Nord et du Midi. Au dessus, peu ou point d'oliviers ; au dessous et jusqu'aux approches de la mer, l'olivier se montre de plus en plus sur tous les coteaux. C'est l'arbre de la région méditerranéenne, c'est surtout l'arbre de la Provence. La vallée jusqu'alors resserrée entre deux lignes de montagnes s'est élargie. Le fleuve, dont la direction était presque rectiligne, serpente dans la plaine et se divise en plusieurs bras qui baignent de longues îles d'oseraies. Au loin, miroitent au soleil les sommets neigeux des Alpes. Le grand souffle du mistral entretient presque toujours dans l'atmosphère une pureté et une transparence inconnues des pays du Nord, emportant jusqu'aux plus légères brumes errantes, ne laissant partout sur son passage qu'un vide profond et clair. On distingue, à tous les plans successifs et jusque dans les lointains, d'infinis détails qui prennent un relief surprenant ; et de tous côtés, les lignes d'horizon se découpent sur le ciel bleu avec une finesse et une netteté merveilleuses, comme si on les avait dessinées pour le plaisir des yeux avec le crayon le plus délicat. Le paysage est sévère, un peu dur peut-être, mais d'une incomparable grandeur. Il est grand surtout par les souvenirs bien anciens qu'il rappelle.

La grande expédition de Bellovèse et des Gaulois en Italie n'appartient pas, sans doute, à l'histoire proprement dite. Le seul historien de l'antiquité, Tite-Live, qui en ait parlé avec quelques détails, (2) n'a fait que repro-

(1) Le Pont-Saint-Esprit est situé à peu près à la limite de quatre départements : le Gard, l'Ardèche, Vaucluse et la Drôme, et donne passage à une des routes transversales les plus importantes de la vallée du Rhône. La fréquentation moyenne y est de 600 colliers par jour ; les jours de marché elle atteint près de 1.200 colliers. Le tonnage moyen annuel sur le Rhône (remonte et descente) est de 250.000 tonnes.

(2) T. LIVE. — *Epitom.* l. V, c. 33 et suiv.

duire, en les arrangeant suivant son usage, des traditions ou des légendes héroïques, originaires, selon toute apparence, de la Gaule elle-même, où l'on se représentait sous des formes dramatiques et simplifiées, des événements considérables, dont l'imagination populaire avait été vivement frappée. (1) Toutefois, on paraît d'accord aujourd'hui pour placer cette grande épopée gauloise dans les dernières années du VI^e siècle ; et on ne saurait estimer à moins de 300,000, en y comprenant bien entendu les femmes, les enfants et tous les *impedimenta* de l'expédition, la masse réunie de ces peuplades du nord et du centre de la Gaule, Bituriges, Ædues, Arvernes, Ambarres, dont l'objectif était de s'implanter dans le Midi. C'était une véritable émigration armée. (2) On sait, en outre, qu'avant de passer les Alpes au mont Genève (3), ces Gaulois prirent parti pour les Grecs Massaliotes, dans leurs querelles territoriales avec les Ligures Salyens, possesseurs déjà de la basse Provence et de la vallée inférieure de la Durance. Il y eut là un premier choc formidable et le monument d'Entremont, près d'Aix en Provence, qui est bien certainement le plus ancien spécimen de sculpture indigène que nous possédons, est généralement considéré comme le trophée de cette victoire de barbares contre d'autres barbares, rappelant, avec ses horribles attributs et ses têtes hideuses coupées, les mœurs féroces des vainqueurs. (4) Il est donc probable, pour ne pas dire à peu près certain, que c'est là qu'eut

(1) *Hist. de Languedoc*, t. I, ch. I, III.

(2) *Trecenta millia hominum*. — JUST. XXIV, 4.

(3) *Taurino saltu Alpes transcenderunt*. — T. LIVE, V, 34.

(4) *Statistique des Bouches-du-Rhône*.

DE SAINT-VINCENT. — *Mémoires sur quelques découvertes d'antiquités faites à Aix en 1817*. (Mém. de l'Acad. d'Aix, 1819).

CASTELLAN. — *Discours sur l'histoire des Salyens*. — 12 juillet 1834, Acad. d'Aix.

MICHEL DE LOQUI. — *Recherches sur les ruines d'Entremont*, (Acad. des inscr., 10 août 1838).

ROUARD. — *Bas-reliefs gaulois trouvés à Entremont, près d'Aix-en-Provence*, 1851. (Extr. des Mém. de l'Acad. d'Aix, 1851, t. VI).

lieu la grande collision des Gaulois avec les Ligures Salyens, maîtres de la vallée de la Durance, qui leur barraient la route des Alpes, et que la concentration des troupes barbares dut s'opérer dans la vaste plaine du Rhône qui s'étend entre Orange et Pont-Saint-Esprit.

Trois siècles et demi plus tard, eut lieu en face même d'Orange, un peu au dessus de Roquemaure, la traversée du fleuve par l'armée d'Annibal. Nous avons donné ailleurs les détails de cet itinéraire célèbre ; et l'on se rappelle que, pour faciliter le débarquement de ses troupes sur la grève de la rive gauche défendue par les Gaulois, le général africain détacha un de ses lieutenants, Hannon, fils de Bomilcar, avec un petit corps d'armée qui remonta la rive droite du Rhône jusqu'au petit bourg de pêcheurs qui devait s'appeler plus tard Saint-Saturnin-du-Port. Là, il traversa le fleuve sans coup férir, descendit ensuite le long de la rive gauche et prit à revers le camp gaulois. Grâce à cette habile diversion, Annibal put, sans être trop inquiété, engager, sur l'un des points les plus favorables du Rhône, où les eaux sont concentrées dans un seul bras, entre Roquemaure et Montfaucon, toutes ses troupes, sa cavalerie, ses convois et sa fameuse division d'éléphants.

C'est encore dans cette grande plaine que, pendant deux années, — 122 et 121 av. J.-C., — les légions romaines, commandées par Q. Fabius Maximus et Cn. Domitius Ahenobarbus, entreprirent, contre la puissante confédération des Arvernes et des Allobroges, cette campagne mémorable dont les deux victoires de l'Isère et de la Sorgue ont été les deux plus glorieux faits d'armes, qui eut pour épilogue la fondation de la colonie de Narbonne et pour consécration définitive la romanisation de toute la région Sud-Est de la Gaule et de toute la vallée du Rhône, — région privilégiée entre toutes, qu'on appela dès lors la Province par excellence, *Provincia Romana*, *Provincia Narbonensis*, que Pline assimilait bientôt à une seconde Italie et dont notre Provence moderne n'est qu'une réduction et un souvenir.

C'est là enfin, presque sous les murs d'*Arausio*, Orange, l'ancienne capitale des Cavares, que, dix-sept ans plus

tard, les Romains, qui commençaient à peine à organiser leur conquête récente, reçurent la première poussée de la formidable invasion Cimbrique. Ce fut un désastre. Les Consuls Cn. Mallius Maximus et Q. Servilius Caepio éprouvèrent une défaite sanglante comme, de mémoire de romain, on n'en avait jamais connu ; et, d'après les historiens classiques, il se fit, dans cette plaine d'Orange, un si grand massacre de légionnaires, qu'on put croire un moment que la province était perdue et que le flot des barbares allait envahir l'Italie elle-même. Heureusement, par un brusque retour de fortune, le Consul Caius Marius venait de recevoir pour trois ans — 104, 103 et 102 avant J.-C. — l'*imperium* consulaire et le commandement de la Province. On connaît les détails de cette célèbre campagne d'Aix, une des plus belles combinaisons stratégiques dont le souvenir nous soit resté et dont le résultat fut l'écrasement des barbares, le salut de la Province et peut être celui de Rome.

On le voit. La grande plaine dont le Pont-Saint-Esprit, Vaison et Orange forment les trois groupes principaux a été, aux siècles qui ont précédé notre ère, dans cette première période de notre histoire nationale qu'on pourrait appeler la période héroïque, le théâtre des plus grands événements. Cette terre est réellement saturée d'histoire antique, et c'est là que s'est joué plusieurs fois le sort de notre patrie naissante. De ces souvenirs de guerres et de conquêtes il ne reste plus aujourd'hui que deux monuments : les horribles sculptures du trophée d'Entremont et l'arc triomphal d'Orange, le premier d'une facture barbare et à moitié ruiné, le second noble dans ses formes, contemporain de la victoire, restauré et orné plus tard par l'Empire tout puissant.

Mais les plus belles constructions de cette partie de la vallée du Rhône n'appartiennent pas à l'époque gallo-romaine. Ce sont des œuvres du moyen-âge. Ce sont aussi des œuvres de paix et de bien public. Le Pont-Saint-Esprit a, au plus haut degré, ce double caractère ; et par là il mérite à la fois l'admiration et le respect. Lorsque, entraîné par les eaux rapides du fleuve, on voit peu à peu

descendre dans la grande nappe d'eau qui le baigne le long alignement de ses arches monumentales, on commence à distinguer à l'horizon du Midi les tours, les clochers et la silhouette élégante de la ville des Papes et des troubadours. C'est le Midi qui commence, avec son ciel bleu, sa gaieté bruyante, son mouvement, sa poésie. Les souvenirs du passé barbare disparaissent ; les violences et la dureté de l'époque romaine sont oubliées. On entre en pleine renaissance italienne, dans la douce atmosphère de l'art, du plaisir et de la civilisation. Le Pont-Saint-Esprit sur le Rhône est réellement la porte d'entrée de la Provence.

