



Les ponts et L'agglomération Montargoise

Affiches présentées lors de la journée UUTLRC à Chartres Mai 2022

L'eau dans le Montargois

Le réseau hydrographique, d'une longueur totale de 10,5 km, est particulièrement compliqué et dense.

Le Loing

Il traverse du sud au nord l'agglomération

D'une longueur totale de 142,7 km, il prend sa source à Sainte-Colombe-sur-Loing, arrose la Puisaye et le Gâtinais et se jette dans la Seine à Moret-Loing-et-Orvanne.



Le Puiseaux

D'une longueur totale de 37,1 km, prend sa source dans la commune des Choux et se jette dans la Loing à Chalette-sur-Loing, après avoir traversé 12 communes.

Le Vernisson

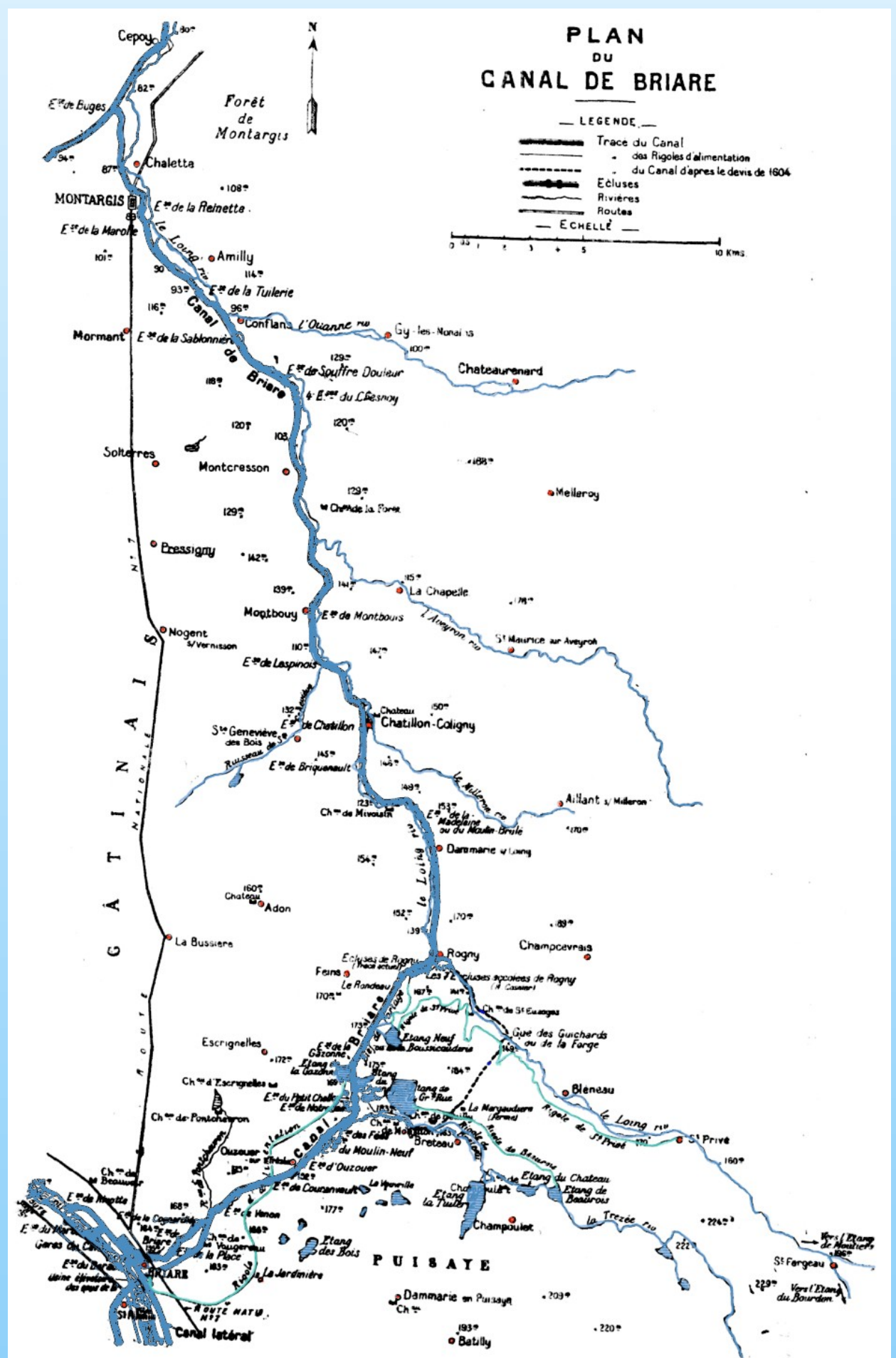
D'une longueur totale de 37,1 km, prend sa source dans la commune de La Bussière et se jette dans le Canal à Montargis, après avoir traversé 11 communes





Le Solin, la longueur de son cours est de 31,3 km. Il prend sa source au sud du Moulinet-sur-Solin et se jette dans le Loing à Châlette-sur-Loing

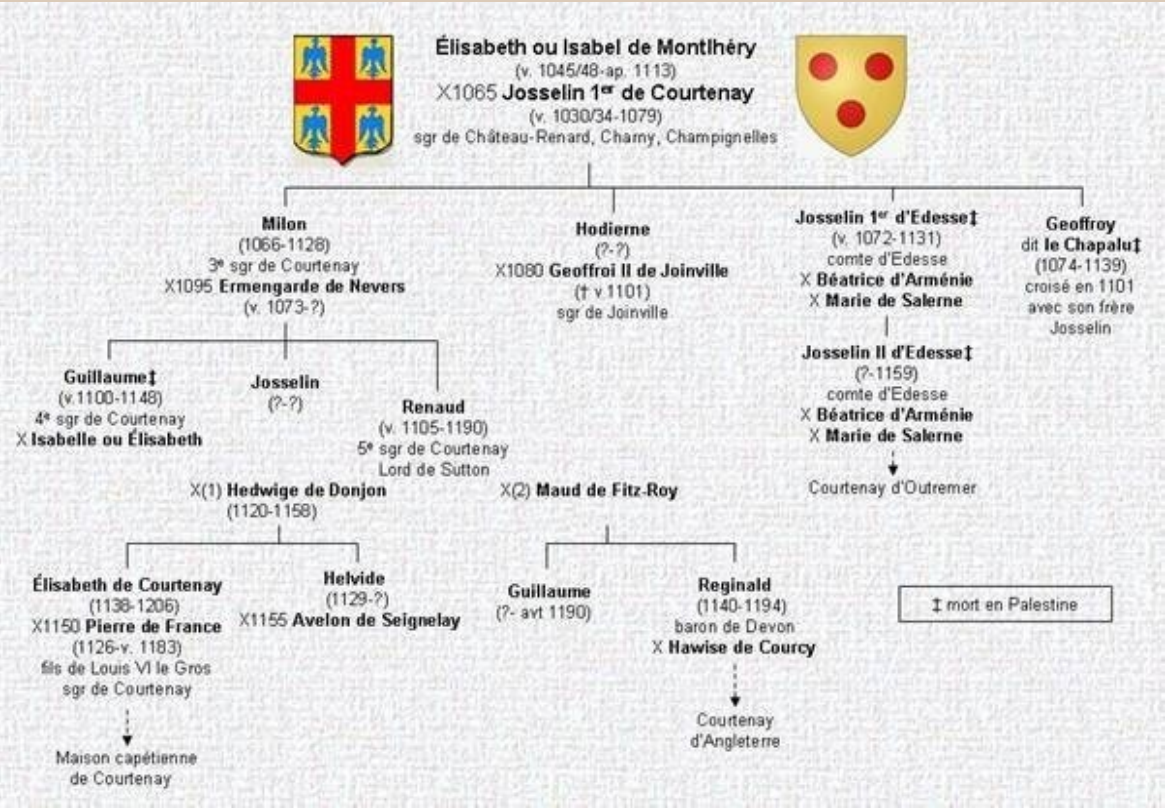
Le canal de Briare permet à la navigation de relier les fleuves de Loire et de Seine, l'un des plus anciens canaux de France et le premier de type canal à bief de partage, prototype de tous les canaux modernes. Avec les 54 km de son parcours et ses 38 écluses, en suivant principalement les vallées du Loing côté Seine et de la Trézée côté Loire, il relie le canal du Loing, depuis le hameau de Buges dans le Loiret, à la Loire et au canal latéral à la Loire à Briare.



Moyen Âge ...

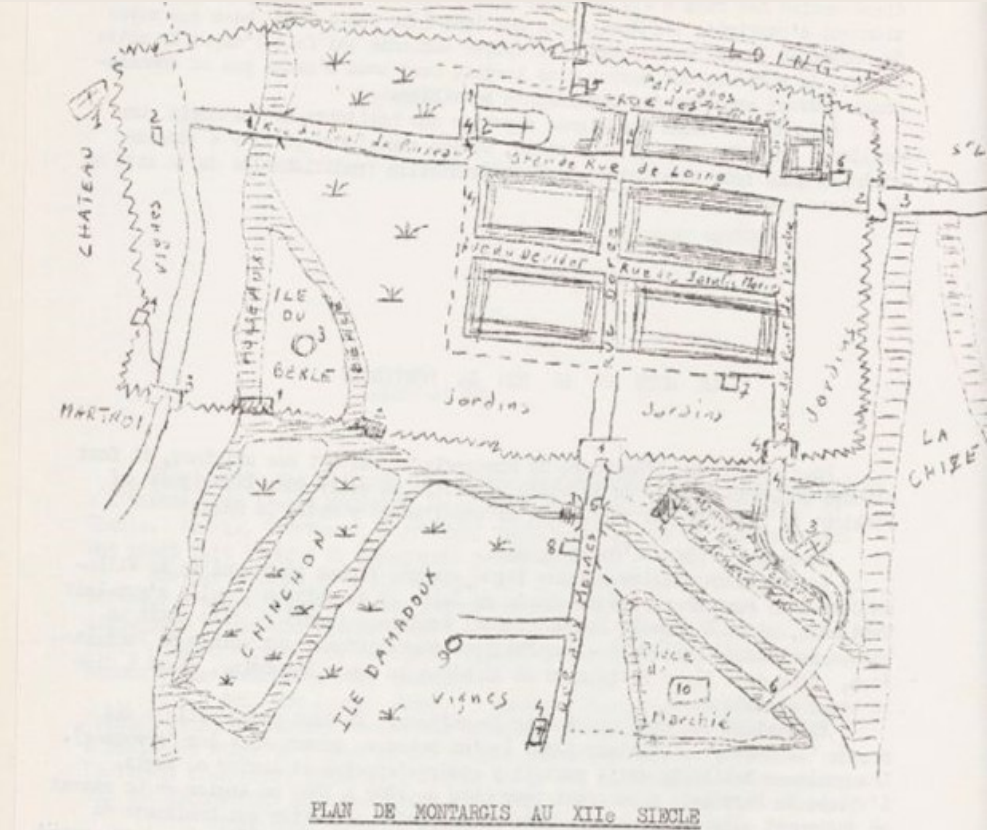
Selon la tradition, **le château de Montargis** a pour origine une haute et puissante tour fortifiée sur la colline édifée par le roi des Francs Clovis au Moyen Âge au Ve ou VIe siècle afin d’assurer la défense de la porte de son royaume contre les incursions qui ravagent alors le pays.

Dès le haut Moyen Âge (avant l'an 1000), le Loing était une rivière aménagée pour la navigation, avec des pertuis et des moulins à forge ou à blé.



Le **premier château** est celui de Milon de Courtenay (celui des trois garçons de Josselin et d’Élisabeth de Montlhéry) qui obtient par partage en 1078 ce château du Mont et l’église Saint Maire du château..

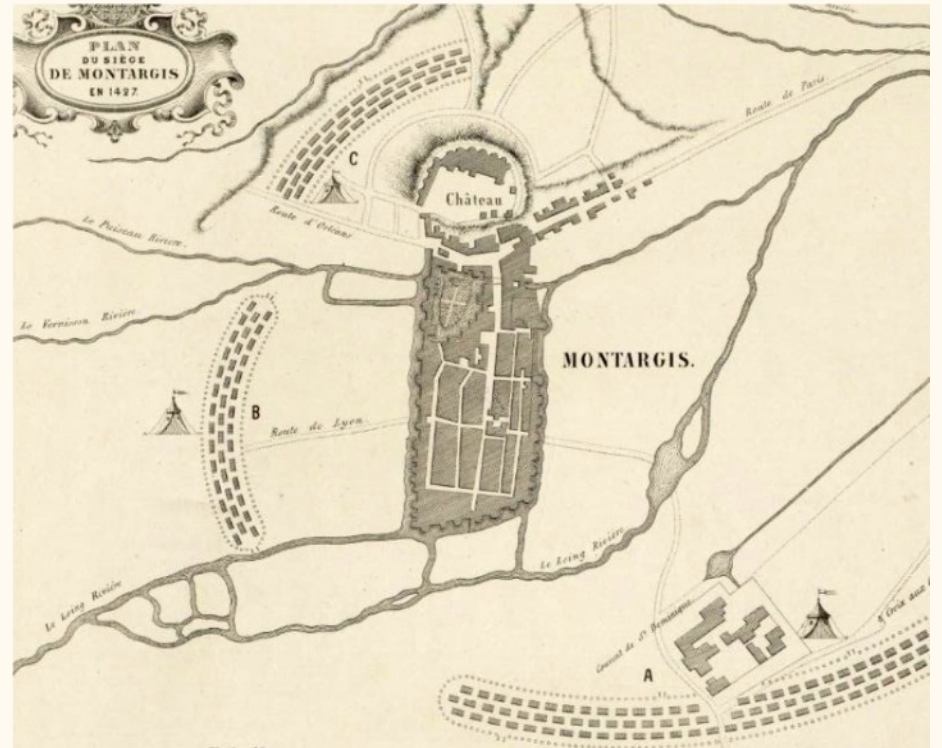
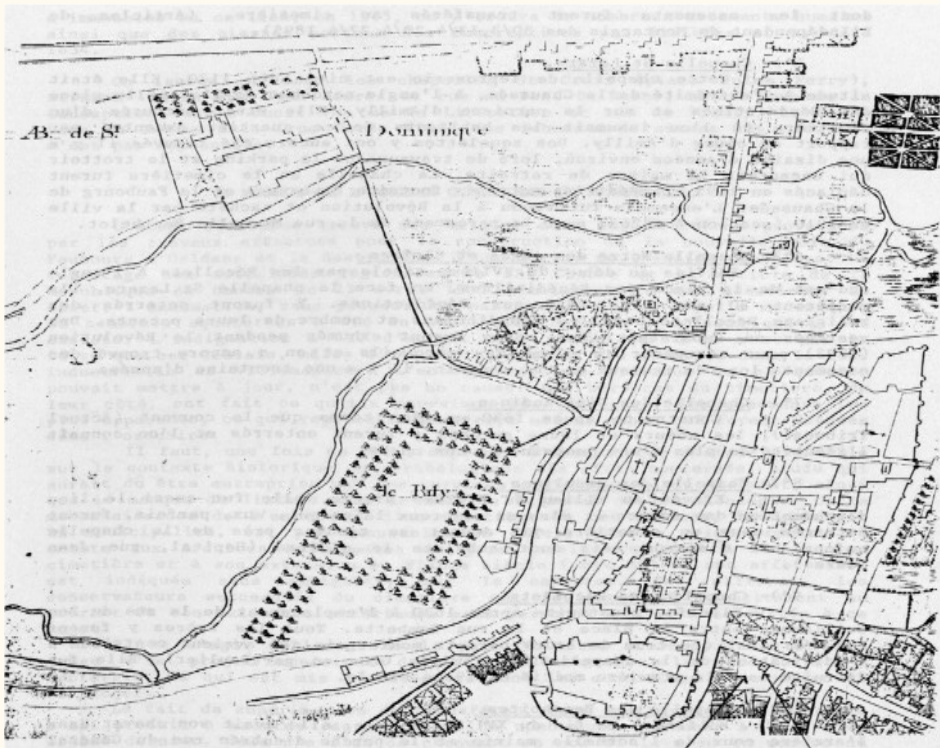
Le motif local s'explique du fait que Milon de Courtenay, ayant dû souvent résider dans la maison-forte de son grand-père, île Damadoux, a dû être le premier seigneur connaissant parfaitement le site montargois : la vieille chaussée à travers la prairie, l'avantage du crêt insubmersible et le rôle déterminant de la butte si elle était fortifiée. Au surplus ce constructeur avait dû aménager préalablement les ponts de la Chaussée qu'il devait franchir (alors en bois ?).



Montargis était alors la capitale du « Gatinais Orléanais », le « Gatinais français » étant propriété de la couronne dont la capitale est Nemours.

La partition du territoire s’effectua aussi à partir des limites des évêchés, la ville médiévale résidence de l’évêque remplaçant une ancienne ville romaine en déclin.

En 1170, Pierre de Courtenay concéda à la ville une charte de franchises. Philippe-Auguste acquit la seigneurie en 1188 de la maison de Courtenay, et depuis lors les rois de France vinrent souvent résider dans le château. Donnée en douaire à Jeanne de Bourgogne, femme de Philippe de Valois (octobre 1332) et en apanage à Louis d'Orléans (5 juin 1404) elle fit retour à la couronne à la mort de ce dernier (novembre 1407).



Au XIIe siècle, la ville d'**Amilly** obtient une franchise de la part des seigneurs de Courtenay.

Vers le XIIIe siècle Amilly devient un centre religieux important, avec la présence de plusieurs couvents dont le premier (des dominicaines) s'installe en 1243.

Le nom de **Châlette** est cité dès le début du IXe siècle (Caderaita), comme appartenant au patrimoine d'une certaine Gile (Gisla), possessionnée dans tout le Gâtinais. Elle en fit don à l'abbaye de Gembloux que venait de fonder son petit-fils saint Guibert, donation entérinée en 946 par une charte d'Otton Ier du Saint-Empire²⁵.

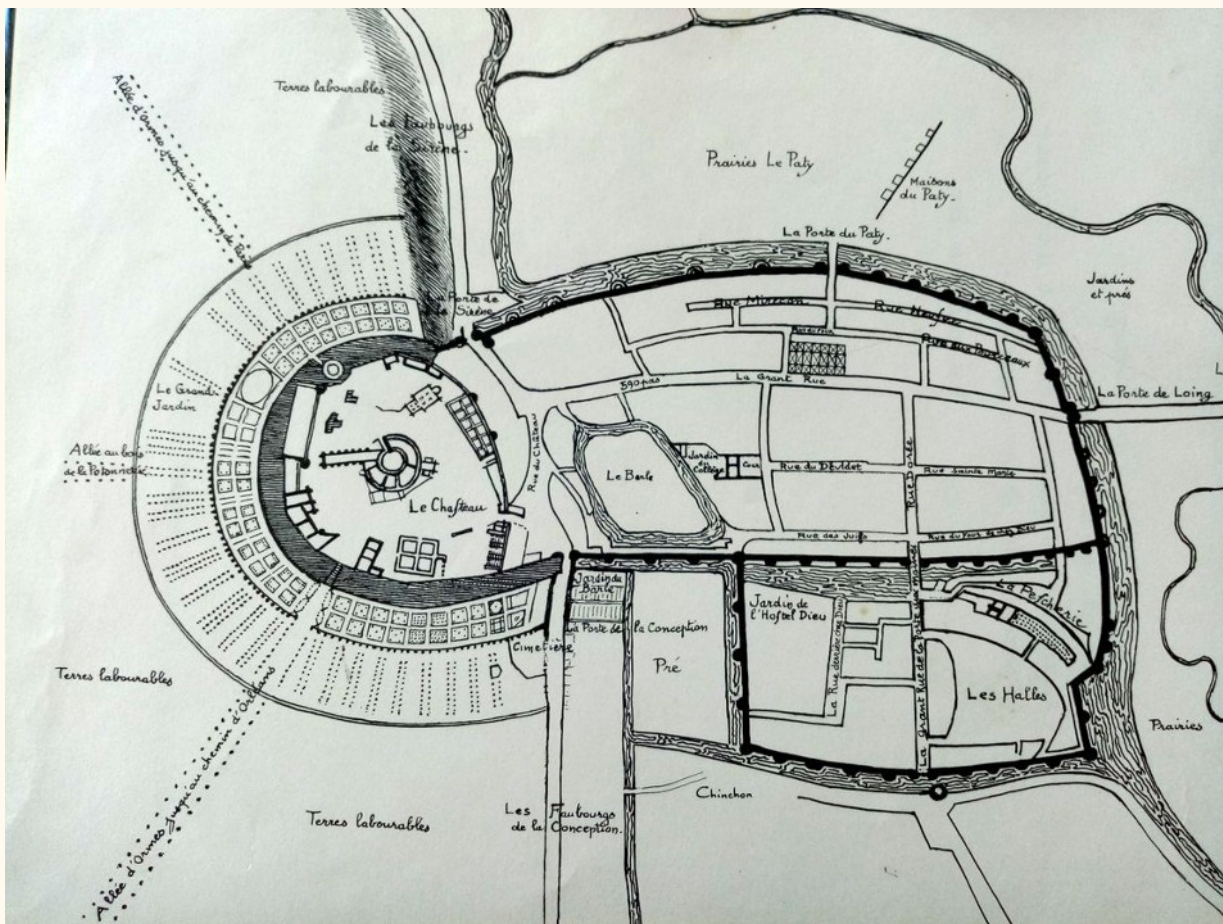
Le 26 janvier 1065, le seigneur du bourg, Gasbert, donne à l'abbaye de Saint-Benoît l'église de Châlette et ses dépendances : tout le bourg, huit arpents de pré, une pêcherie et trois moulins contigus à l'église.

Au XIIIe siècle, Pierre-Lancelot de Machault (mort en croisade devant Tunis en 1270), chambellan-précepteur du futur roi Philippe III le Hardi, reçoit à l'occasion de son mariage avec la dame Isabelle de Gy, « la pêcherie sur le Loing, face à sa maison ». Les moines quittèrent définitivement Châlette à cette époque. Le bourg resta dans la famille de Machaut de 1285 à 1530.

Renaissance ...

Le 11 juillet 1414, la ville de Montargis fut concédée en douaire à Isabeau de Bavière et eut bientôt à soutenir un long et rude siège contre les troupes anglaises. Investie en 1427 par le comte de Warwick, elle résista assez longtemps pour donner à La Hire et à Dunois le temps de se porter à son secours.

L'étendard enlevé alors aux Anglais fut conservé comme trophée jusqu'en 1792, époque où, à la demande de la garde nationale, il fut brûlé en témoignage de « la Fraternité des peuples ». Quelques années plus tard, en 1431, une trahison livra le château aux Anglais qui en furent chassés l'année suivante, mais le reprirent bientôt et occupèrent la ville jusqu'en 1438.



Montargis a été appelée, à diverses époques mais de manière très marginale, Montargis-le-Franc du fait de (puis en référence à) la franchise accordée par le roi Charles VII en 1430, ainsi qu'en référence à ses armoiries.



Source Par Anonyme — Cette image provient de la Bibliothèque en ligne Gallica

Ceg - Pasteur

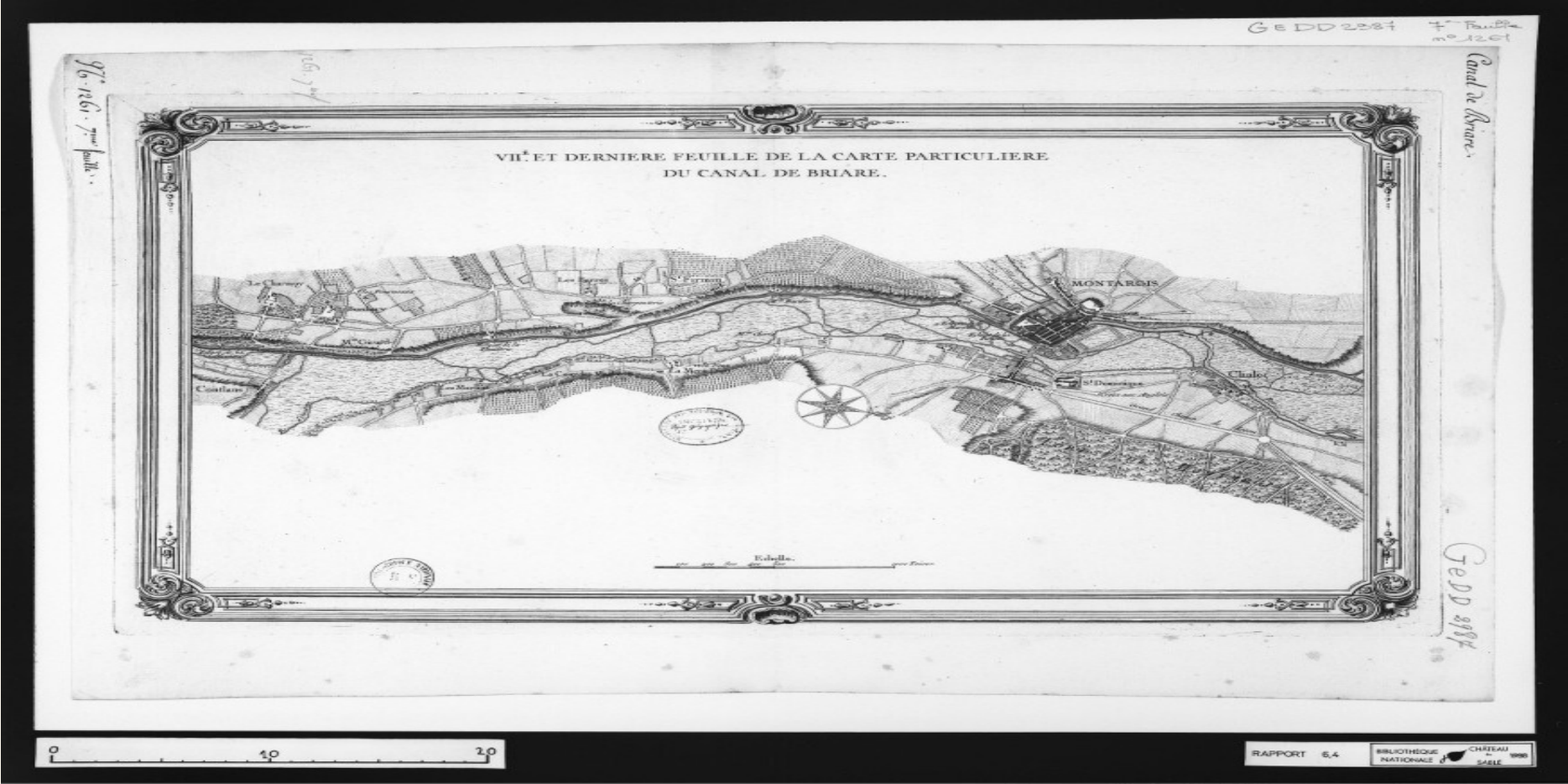
En juillet 1528, la ville de Montargis fut donnée en dot à Renée de France, fille de Louis XII, qui épousait Hercule d'Este, duc de Ferrare. Cette concession fut

transformée en donation complète en 1570, lorsque, devenue veuve, Renée de d'érection ne furent jamais enregistrées. En mourant elle légua sa terre à la maison de Guise, et le 17 février 1642, Charles de Lorraine, duc de Guise, la céda au roi Louis XII.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Fin XVIe siècle, le roi Henri IV et Sully doublèrent le Loing par le canal de Loire en Seine qui devint le canal de Briare. Ce fut le plus grand chantier de travaux publics du XVIIe siècle. Ce canal assura le développement de la commune.



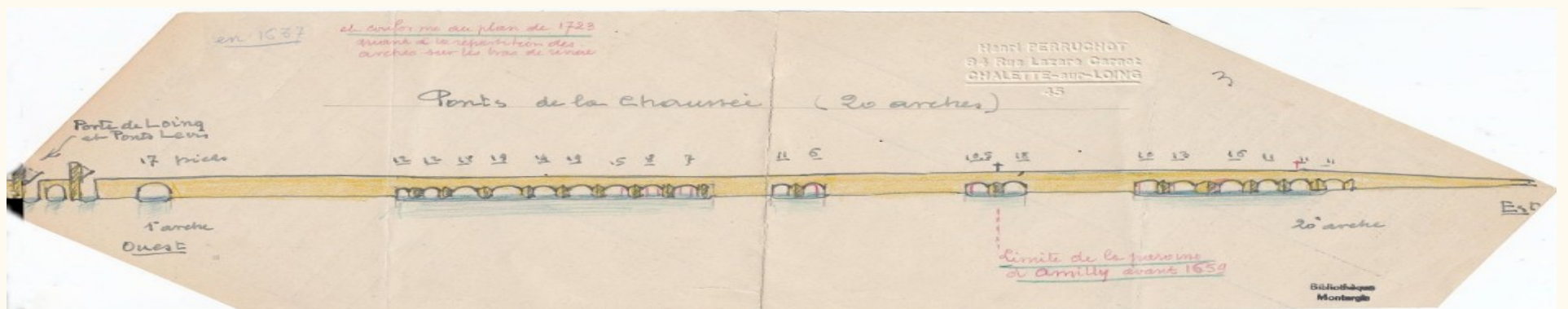
Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

LE PONT DE LA CHAUSSEE

Les ponts de La Chaussée existent depuis 1145 au moins (le péage fonctionne depuis 1164).

A l'origine des ponts en bois – ces ponts permettaient le passage à pied des hommes et des animaux.

La léproserie Saint-Lazare face à la rue Marcellin-Berthelot, ouverte en 1155, groupa quelques familles, jardiniers et métiers au service de l'établissement.

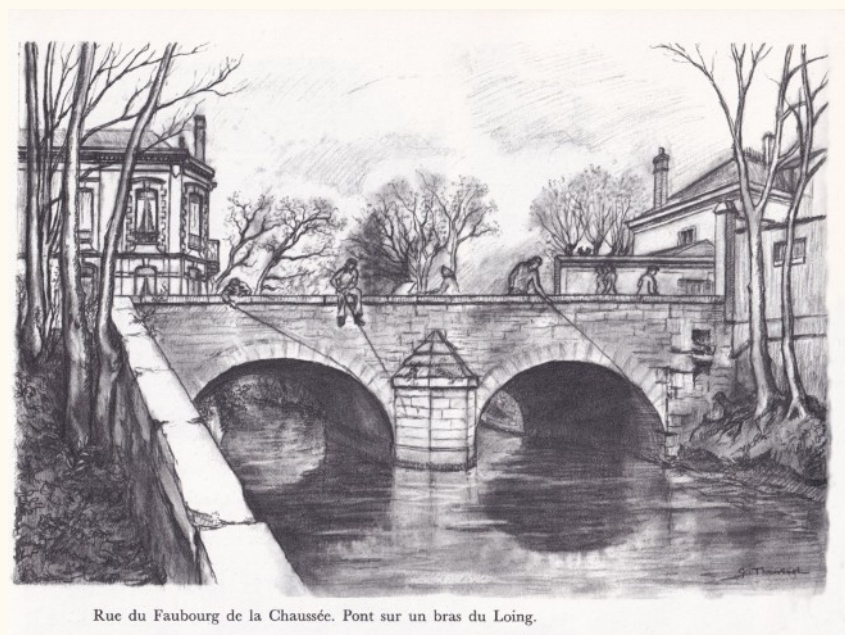


Au XVI^e siècle, sans doute à cause de l'importance croissante de Nemours et Ferrières et la route de Paris à Lyon aborde alors la ville par la rive droite de la rivière. Le Loing se divisait en nombreux bras qui serpentaient sur des terres malsaines, inondables et peu praticables, si bien que la route devait les contourner et gagner le faubourg de la Chaussée jusqu'aux « Bénédictines ».

En 1505, on dénombrait 200 habitants se cantonnant sur les ponts. L'obstacle est alors le franchissement de la large vallée du Loing assez marécageuse.

On oblique vers la ville au niveau du couvent des Bénédictines. Les Bénédictines édifièrent ce couvent en 1630 redonnant une certaine activité à ce quartier (« Notre Foyer » actuel).

Ceci développe des activités commerciales, des hostelleries et des auberges dont certains noms sont parvenus jusqu'à nous : les Trois rois, le Croissant, les Cinq Boules, le Lion d'Or, le Monarque, l'Ecu de France.



Rue du Faubourg de la Chaussée. Pont sur un bras du Loing.

Le Pont de la Chaussée est reconstruit en pierre en 1635, autrefois rue du Faubourg de La Chaussée supportée par un ensemble de ponts, constitué d'une succession d'arcades. On en dénombrait 23 en 1637, 500 pas de longueur, élevé sur les prairies, six arches étaient bouchées vers 1760.



Le canal de Briare



Le canal de Briare fut commandé par **Sully** afin de développer le commerce entre provinces, réduire les disettes (« labourage et pâturage »), et par là ramener la paix dans le royaume. Sa construction commença en juin 1605 et ne fut achevée qu'en 1642. Entre 6 et 12 000 ouvriers travaillèrent sur ce chantier qui reliait les bassins de la Loire et de la Seine et qui s'achevait dans le Loing à Montargis.

L'adjudication du chantier se fit en février 1604, par une mise aux enchères à la chandelle. **Hugues Cosnier**, ingénieur tourangeau, obtint de construire le premier canal franchissant une ligne de partage des eaux, ici entre les bassins de la Loire et de la Seine. Il fut donc nécessaire d'utiliser des écluses à sas, inventées progressivement dès la fin du Moyen Âge et mises au point par Léonard de Vinci.

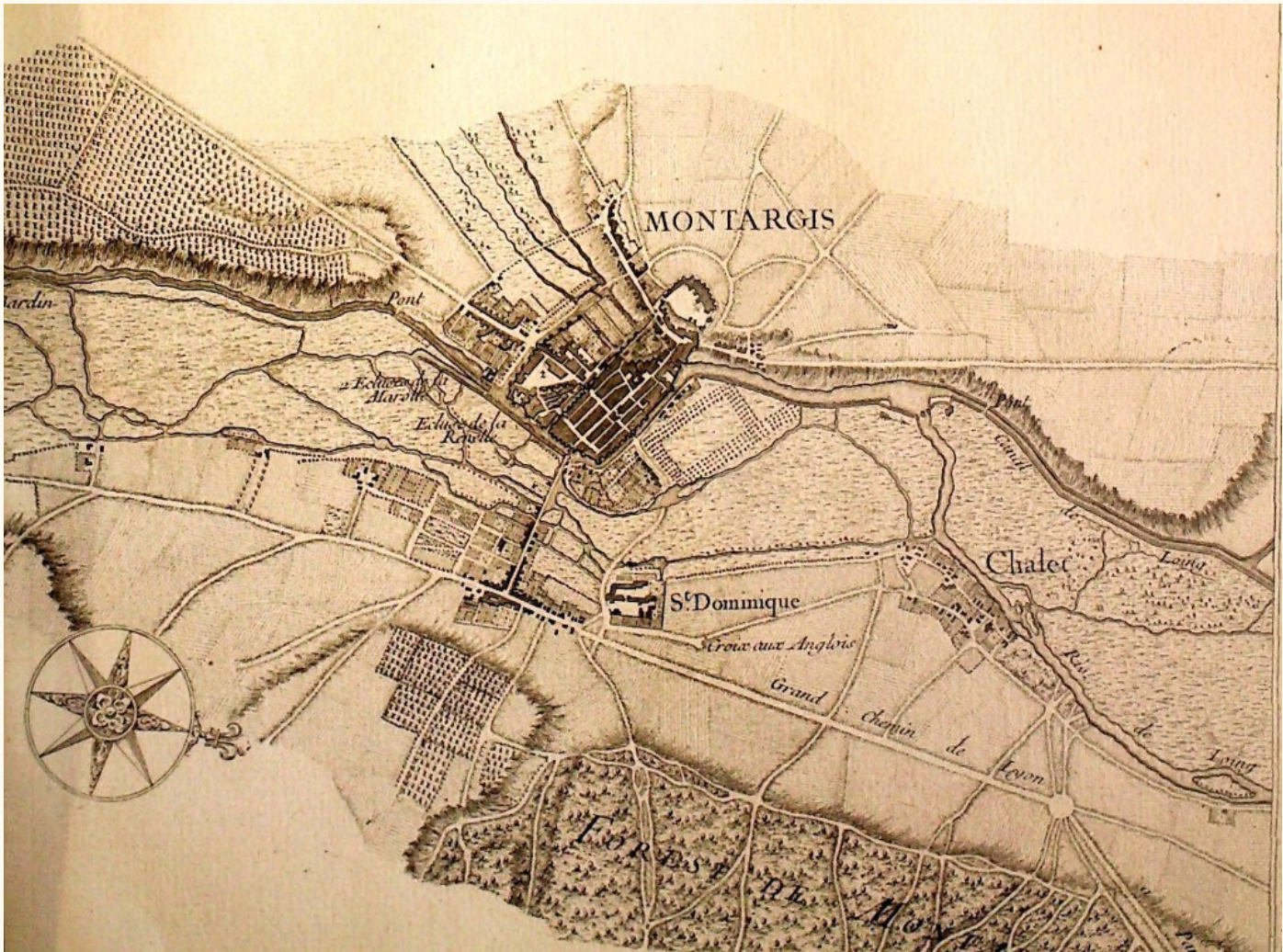


Les travaux commencèrent en juin 1605 et avancèrent vite, malgré l'opposition vive de seigneurs locaux, notamment le seigneur de Coligny, petit-fils de l'amiral protestant assassiné lors de la Saint-Barthélémy.

Le roi Henri IV assassiné en 1610 et Sully disgracié, il n'y eut plus de soutien aux travaux et aux nécessaires expropriations. Hugues Cosnier dut abandonner les travaux en 1611.

Vers 1628, le marquis Antoine Coëffier de Ruzé d'Effiat, ami de Richelieu, s'intéressa au canal et voulut redémarrer les travaux, leurs décès successifs, en 1629 et 1632, ajournèrent encore l'achèvement des travaux. Il ne manquait alors au canal plus qu'une dizaine de kilomètres au sud de Montargis.

En 1638, François et Guillaume Boutheroüe-Desmarais proposèrent de reprendre les travaux et reçurent pour ce faire des lettres patentes de Louis XIII. Ils créèrent avec d'autres nobles la « Compagnie des Seigneurs du canal de Loyre en Seine », une des premières sociétés de capitaux en France.



Les travaux furent achevés en septembre 1642. Richelieu en fut le premier passager illustre.

En 1720, le canal fut prolongé de Montargis à Buges pour se raccorder aux canaux d'Orléans et du Loing. Cette portion fut nommée « Canal Neuf ».



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France



Le Pont Saint Roch

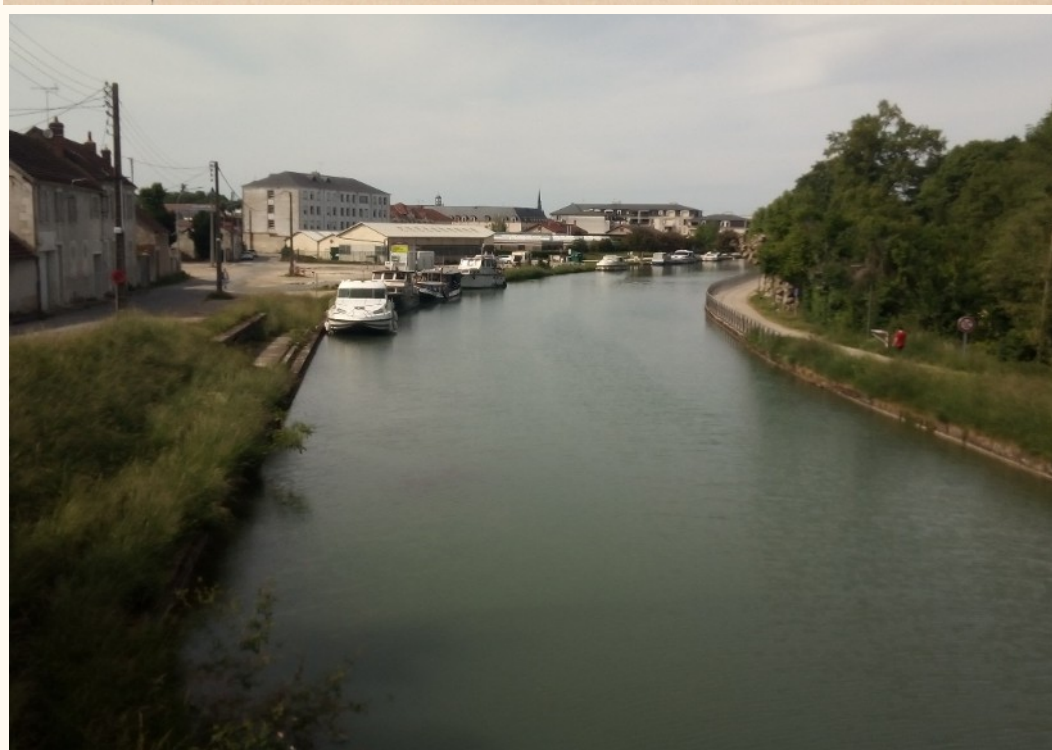


La suppression, lors du creusement du canal, de la portion Montargis-moulin Bardin entraîna de gros désagréments pour les usagers et en particulier pour les meuniers et les propriétaires des prés, dont ceux de la Chize, qui n'en avaient plus l'accès. Aussi l'administration du canal fit construire le Pont St Roch et leur permit le passage par le chemin de halage.

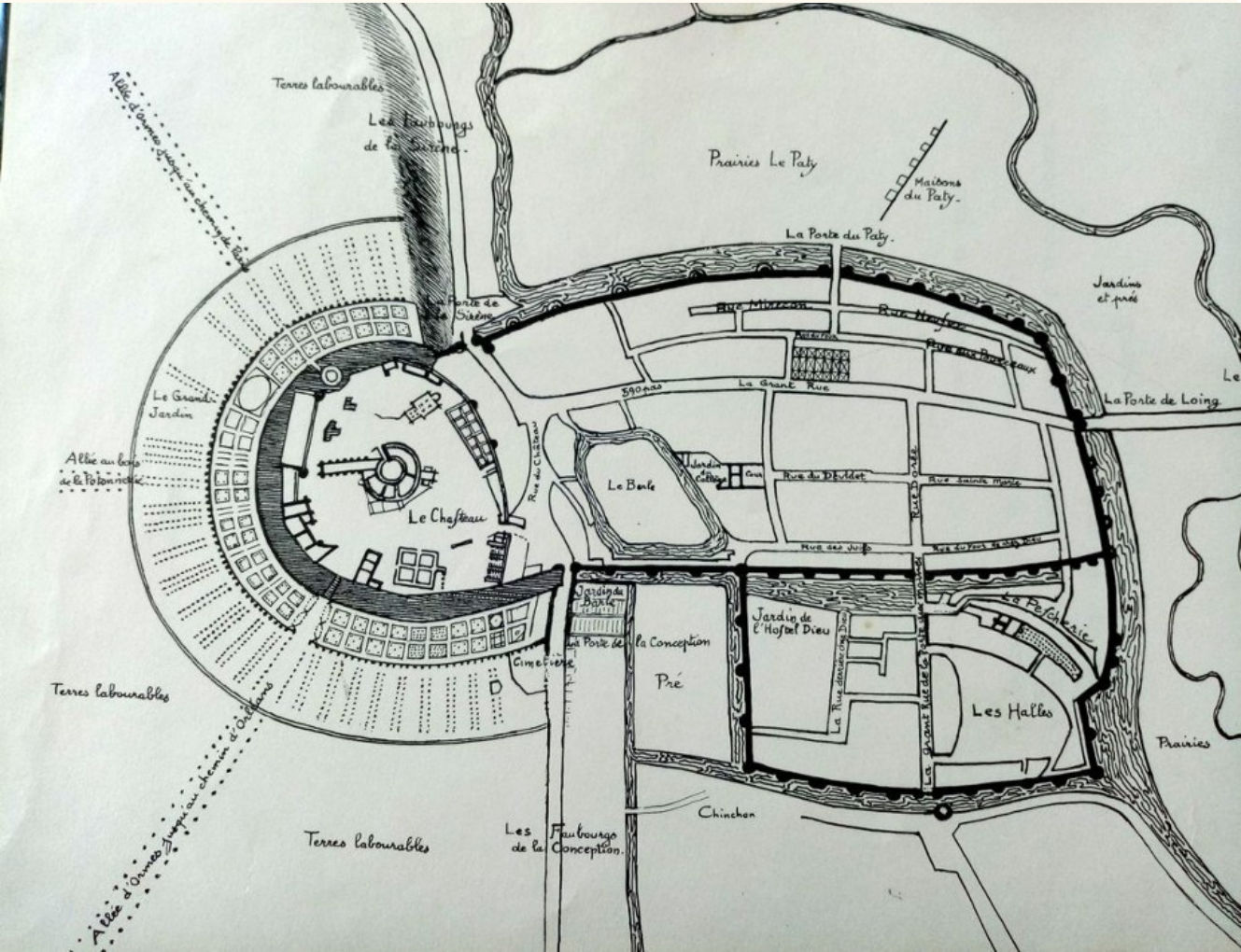
En sus de l'accès à des jardins et quelques maisons isolées, il permettait de passer d'une rive à l'autre du canal.

Un pèlerinage existait depuis le XIIIème siècle, les Montargois se rendant en pèlerinage à l'église de La Mère Dieu (détruite à la révolution), les pèlerins traversaient par les gués, via les prés par un chemin qui passait près du moulin Bardin qui disposait alors d'un pont en bois. Ce pèlerinage s'effectuait certainement alors via le chemin de halage.

Ce pont Saint Roch reste de nos jours un accès à des jardins, aux bords du canal, au Lac des Closiers, à la « vélo-route » ...



Le Pont Saint Nicolas

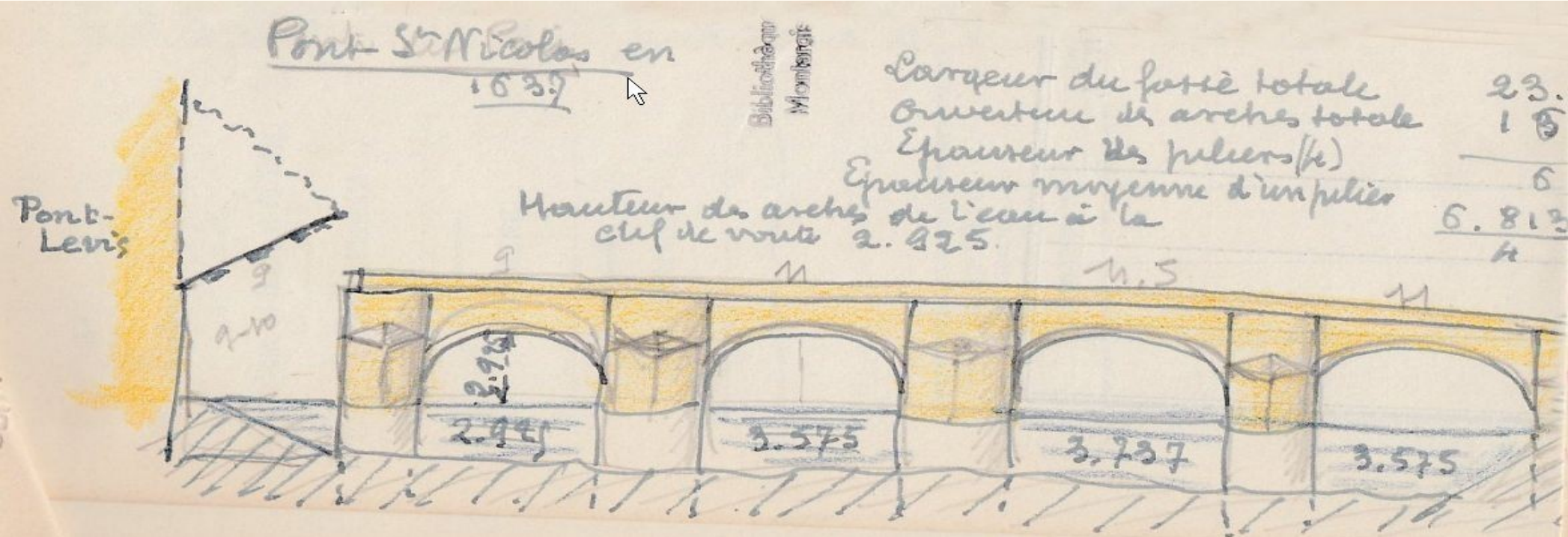
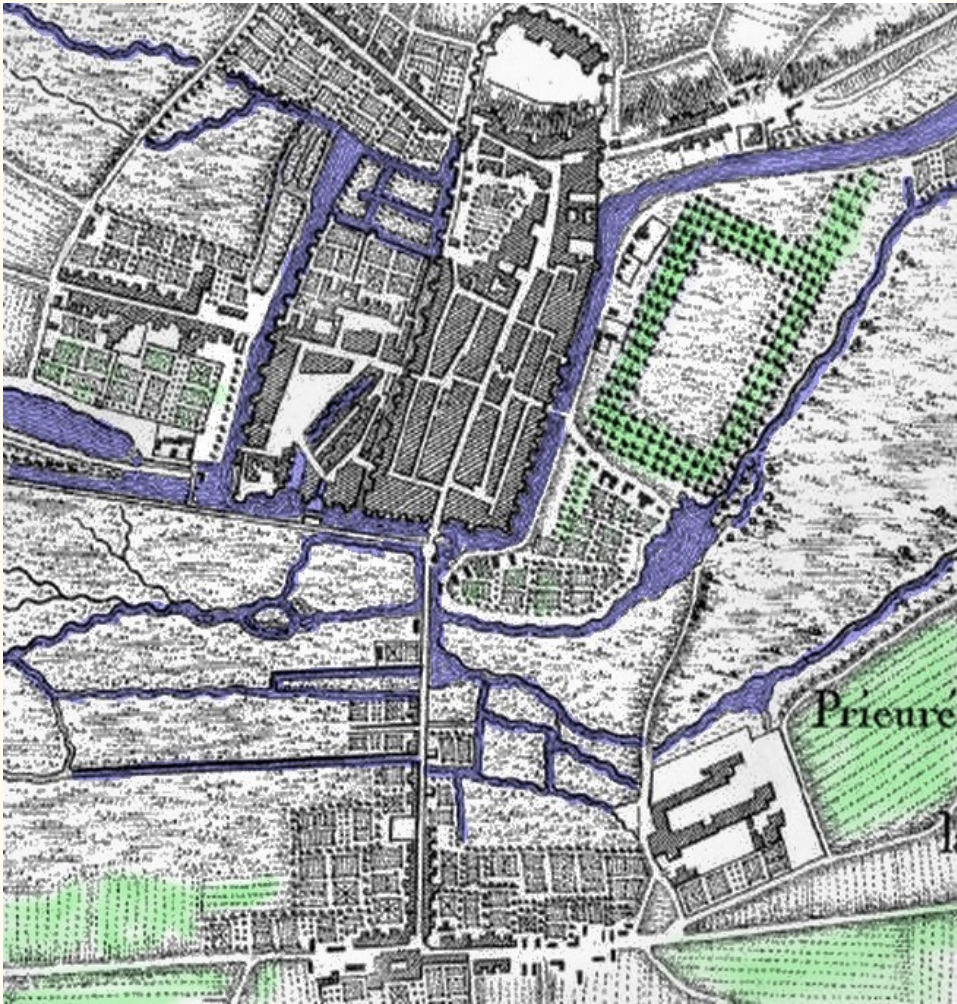


Porte du Patis, ... un simple sentier longeait la rivière du Loing, permettant de joindre le quartier situé au fond de la rue Dom Pedre (appelée à l'époque la « rue des cochons »). Cet endroit, en dehors des murs de la ville, regroupait des habitants qui bien souvent possédaient des porcs...

Le Patis était un passage marécageux, soumis aux caprices du Loing.

La porte du Patis se trouvait au droit du pont de ce nom, appelé aussi **pont Saint Nicolas**. En avant de la porte se trouvait le pont levis de 9 pieds, lequel s'appuyait sur le pont proprement dit. Ce dernier comportait quatre arches (le fossé mesurait 12 toises – 23,38m). Ces modifications et réparations sont opérées en 1604 par la suppression d'une arche et le relevage et du « dit levis » afin de rendre la navigation plus facile, réparations effectuées par des « personnes habiles ».

Le pont levis sera supprimé en 1727.



La situation de Montargis reste à peu près strictement limitée au territoire protégé par ses murailles, la cité n'avait pas pu s'étendre qu'un peu, en faisant éclater son corset de pierre, en empiétant sur le sol des communes voisines dont les limites venaient battre le pied de ses murs...



Cette situation dure ainsi jusqu'à la révolution que représente l'arrivée du chemin de fer au milieu du XIX^e siècle. Le relief impose la rive Est pour la construction de la ligne Paris-Clermont. Il convient donc de relier cette nouvelle gare située à 1800 mètres du centre-ville avec facilité.

La Compagnie de Fontainebleau à Nevers en 1846 et la Compagnie Darblay en 1853, projetaient d'établir la gare sur la rive gauche. Le destin voulut que le choix se portât sur la rive droite et ce choix, s'il ne fit qu'orienter la transformation de vieille ville sur un axe privilégié nord-sud, modela par contre totalement les faubourgs en développement.

Le chemin de fer devenait le pôle d'attraction de l'activité des montargois. Tout voyageur et toute marchandise n'avaient plus qu'un point de convergence : la gare.

Et pour montrer qu'on était digne de son chemin de fer, il fallait pour s'y rendre une avenue aussi belle que lui, large, rapide et directe : Montargis entendait bien montrer que son « avenue de la Gare » était à la hauteur de la situation nouvelle et prospère de la cité.

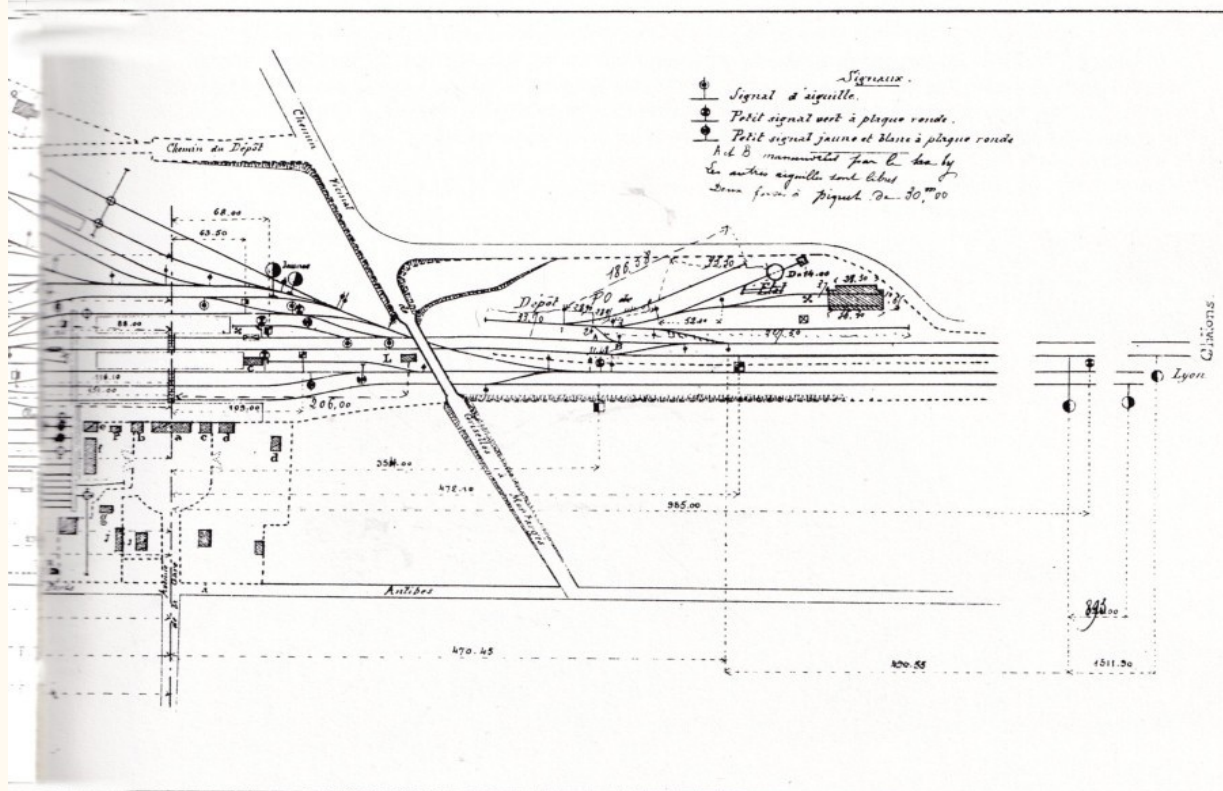
Dès 1853, on prépare ce nouvel axe en envisageant un axe rectiligne de la rue Dorée à la gare. La vie urbaine s'arrêtait au canal, le pont St Nicolas (anciennement pont du Pestil qui était situé 30 mètres en amont sur le canal à l'extrémité de la rue du Pâtis) ouvrait sur la Promenade du Pâtis, vaste pâture où se faisaient les foires aux bestiaux; à l'Ouest du Pâtis se tenaient quelques maisons en activité avec le port : à l'est (zone de la rue Dom Pédre) se trouvaient des jardins ; le nord était bordé par le Loing, on y trouvait un café : le Tivoli, sur la pointe de l'île de Tourteville, et le gué de la passerelle Chamillard.





50 - Voici l'ancienne gare et l'Empereur Napoléon III qui, lors de son passage vers Vichy, s'arrêta à Montargis le 11 juillet 1863 pour remettre au curé Chauvet 5 000 F destinés à la réparation de l'église.

L'inauguration officielle a lieu le 11 juillet 1863 en présence de Napoléon III.



Supprimer la partie « plan des voies »



Insérer « Photo récente du Pont » ... ?

Le Pont du Tivoli



Un décret impérial du 06 mai 1865 acte l'acceptation officielle de l'Etat de participer à la construction des deux ponts (Tivoli et Sédillot), l'établissement de la chaussée sur une largeur de 24 m, les 6 m restants étant aux charges de la ville. Les travaux démarrèrent malgré de grosses difficultés d'expropriations.

Pourtant il ne s'agissait que de jardins et seuls trois pavillons durent être sacrifiés...

Par une lettre du 16 mars 1869, les Ponts et chaussées approuvèrent la plantation d'arbres sur l'avenue, ainsi que sur la promenade du Pâtis.

La guerre de 1870 arrive. Les allemands arrivent par le pont de l'Ane, le fond du Pâtis, longent le Loing et sont certainement surpris par cette vois nouvelle...

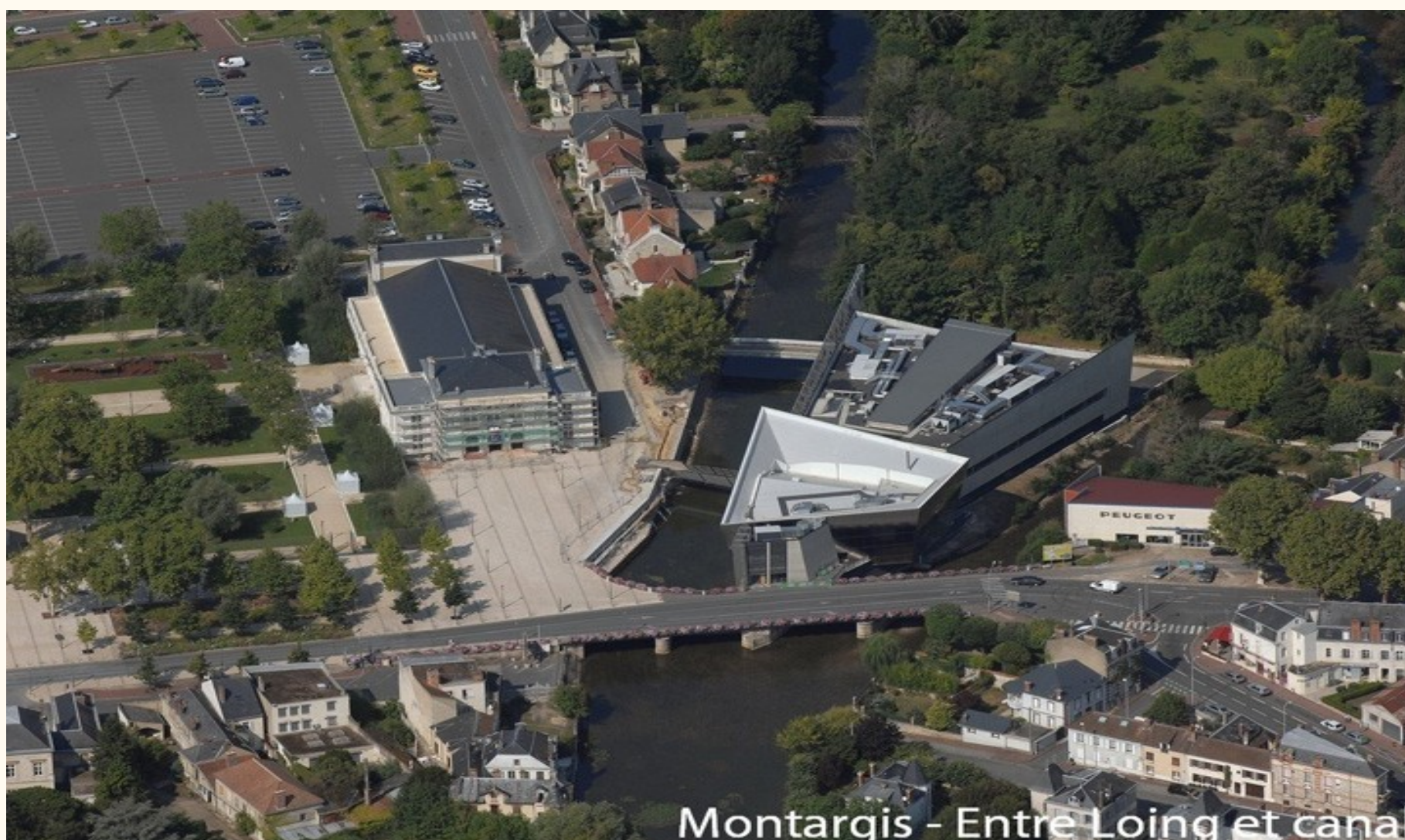
« La guerre finie, les travaux reprirent. Le pont métallique du Tivoli, construit par les établissements J.B. Lanet, de St Chamond, est réceptionné le 12 juin 1872.



Il est hors de doute que le rail a été au départ, ici comme partout, le principal ferment du développement et de l'extension de la ville et de ses environs. Le chemin de fer allait bouleverser toute la vie économique en mettant toutes les régions en communication, en rendant les espaces bien plus perméables qu'ils n'étaient auparavant. Progression de la population et de l'industrie.

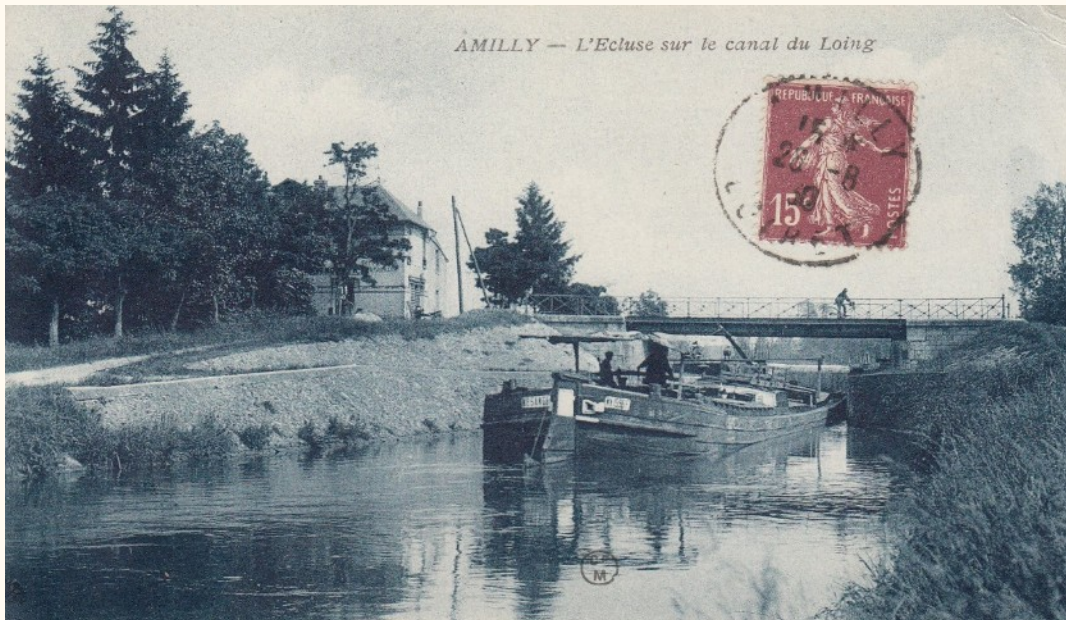
L'extension de l'habitat condamnera la plupart des maraîchers et des ruraux qui passent de 5% à 1% de la population. La fermeture des tanneries fait baisser le personnel du groupe textile de 11% à 5%. Les mariniers disparaissent entièrement ainsi que les vinaigriers et les cordiers.

De Cepoy à Amilly le long de la voie ferrée et en bordure de la forêt le peuplement est provoqué par la gare, presque partout inhabitée à l'époque, cette partie en terrasse voit vivre de nos jours plus de 12 000 habitants...



Amilly – Le pont du gros moulin

Les gués ont d'abord été les points de franchissement usuels. Gués de la Gallissonne, des Mottes, gué Trinquet ou Rousson en amont de Gros Moulin, gué du Moulin et gué de la Mère-Dieu en aval. Chacun d'eux correspond à un chemin qui affronte sans biaiser le coteau, au besoin par une tranchée pour des chemins ruraux. Dès le moyen-âge, on préférait le zig-zag évitant ces percements coûteux.



Mais, par suite du percement du canal, utilisant le cours d'un ancien bras du Loing, les cheminements changent. Exemple ce passage par l'écluse de La Tuilerie, d'abord toléré sur les portes de l'écluse, puis sur un pont de bois construit sur des pieux en bois.

En 1802 les gués sont détruits suites à de fortes inondations. Des ponts en bois furent érigés sur l'Ouanne pour se rendre notamment à la Mère Dieu.

La traversée restera problématique jusqu'en 1846. Le 04 octobre 1846, Mr Révil, locataire de la filature obtient d'établir, à ses frais, risques et périls un pont solide. Il se lance dans la construction du premier pont véritable, le Pont du Gros Moulin est construit sur le grand bras central du Loing, pont de 27 mètres à une seule voie charretière avec un tablier en bois, livré à la circulation en 1852.



En 1889, l'administration reconstruit le pont de l'Ecluse de la Tuilerie et le nouveau pont du Gros Moulin 45 mètres, deux allées avec quatre arches et un garde-corps « très ornemental ». En trois ans l'œuvre est achevée.

L'importance des courants de circulation qui naissent est tel que l'on procède en 1893 à l'élargissement du petit pont et du pont du canal. Désormais le passage de la vallée à sa physionomie actuelle.



Châlette – Histoire d’une passerelle

Au XIX^{ème} siècle, la ville de Châlette est partagée en plusieurs lieux d’habitats partagés de part et d’autre du Canal et du Loing. Le passage se fait par le Gué aux Biches et par deux sentiers traversant les prés qui débouchaient sur une passerelle branlante pour traverser le Loing et devant être remplacée.

La loi Guizot impose à la commune de construire une école, le Ministre de l’instruction et du culte impose la construction d’un presbytère au bourg. Envisagée en octobre 1844, Châlette obtient la vicinalité de deux chemins en 1847 mais ne dispose pas des finances utiles à la construction de la nouvelle passerelle.



L’installation en 1853 d’**Hiram Hutchinson** dans l’usine de Langlée va sortir Châlette de son isolement et de sa pauvreté : pour aller de Châlette à Vézennes il n’y a plus que le pont peu sûr du Gué aux Biches. Or Hutchinson a besoin d’ouvriers qui puissent aller facilement à l’usine, sans faire le grand détour par Montargis ou Cepoy. L’américain fait pression sur le maire de l’époque pour qu’il décide de reprendre à son compte le projet de passerelle qui avait échoué dix ans avant. Les chalettois suivront ensuite le chemin de halage pour aboutir, soit au Pont à l’Ane, soit à l’écluse de Langlée.

Il permettra aux habitants de Vézennes, de la Pontonnerie d’envoyer leurs enfants à l’école au Bourg, ils pourront recevoir les secours du curé. Le tracé partira de la ruelle de l’église pour aboutir à la levée du canal. Une délibération approuve le projet le 10 juillet 1853, mais faute de boucler le financement (Hutchinson refuse de participer) ; une proposition de devis du 04 août 1856 de Maxime Bidault maître carrier de Château Landon (associé à un maçon, un charpentier, un serrurier...) rentre presque dans le devis initial. Les travaux seront réceptionnés le 07 février 1861 avec une dépense sensiblement plus élevée...

Cette passerelle va permettre le développement de la ville. L'habitat local d'abord quelques maisons autour de l'usine, va peu à peu déborder et former les quartiers de la Pontonnerie et de Kennedy.

A noter en février 1856 le décès de deux petites filles qui traversèrent le Loing sur des planches pour se rendre à l'école...bois, livré à la circulation en 1852.



De nos jours existe la troisième passerelle posée le 05 septembre 1983 (la précédente ayant été emmenée par une crue qui permet toujours de se rendre à pied du Bourg aux autres quartiers en traversant les « Prés Blonds ». Elle permet aux personnes non motorisées d'accéder à pied au bourg, à la mairie, à l'école d'infirmière, à l'église...



Autres ponts liés aux besoins d'aménagements...

Un gué existait à proximité du Moulin permettant de se rendre à « Amilly » par les prés (voir passages Gros Moulin). Des ponts en bois seront utilisés pendant plusieurs siècles comme point de passage par les hommes et les bêtes. Les passages se faisaient le long du Loing puis du canal, en provenance de Montargis, en provenance de Saint Firmin par la Tuilerie.



Passerelle Lac des Closiers

Une passerelle en béton armée est mise en place (identique à celle du Lac des Closiers). Son état dégradé amène la municipalité à la condamner jusqu'à sa destruction et la mise en place de la passerelle actuelle.

Désormais la passerelle moderne donne accès, depuis juillet 2014, à « L'Espace naturel des Savoies et des Népruns ». Le Loing délimite, de ses deux bras de rivière, un vaste espace qui illustre avec l'exploitation des carrières, l'histoire entre l'Homme et la Vallée. La Ville (avec le soutien du Département du Loiret) a décidé de redonner à la biodiversité toute sa place, parmi les boisements, prairies humides et plans d'eau qui composent cet espace, aménagement ludique et pédagogique accessible par la mise en place de sentiers.



Une passerelle qui repose sur deux flotteurs, longue d'environ 30 mètres et large de trois mètres, la troisième de ce type en France. « Quand on construit une passerelle, elle doit au moins être un mètre au-dessus des plus hautes eaux connues (le niveau d'eau d'une crue centennale). Quand elles sont fixes, elles sont perchées haut, ce qui oblige construire des remblais d'accès importants. C'est interdit dans la vallée du Loing pour des questions d'écoulement des crues. On a donc choisi de faire une passerelle qui monte avec le niveau d'eau », explique Patrick Chéret, directeur du service infrastructures à l'agglo. Pour la voir s'élever, il faudra au moins que le Loing gagne 1,5 m de hauteur, ce qui est très rare.

Ce passage au-dessus du Loing permet aux habitants de Saint-Firmin-des-Vignes (quartier séparé du bourg par la vallée du Loing) de se rendre à Amilly via l'espace naturel.



