

Le GRAND CHANTIER de la ROUTE ROYALE puis NATIONALE au COURS des XVIII^e et XIX^es.

Les origines de la grande route royale de Paris en Espagne remontent à un « *temps immémorial* »¹⁸¹, vraisemblablement au Moyen Age, au XI^{ème}-XII^{ème} siècle, pour répondre aux impératifs des grands pèlerinages et des liaisons commerciales avec la Méditerranée : « *la route qui conduit de Paris à la province de Guyenne et à Bordeaux traversait la ville de Châtellerault en passant par la grand'rue qui s'étend de la porte Sainte Catherine à celle du grand pont...* »¹⁸².

L'appellation de la route a évolué en fonction des régimes politiques¹⁸³ :

- *Route de poste de première classe de Paris en Espagne* en 1788
- *Route impériale 11 de Paris à Bayonne et en Espagne* en vertu du décret du 16 décembre 1811
- *Route royale 10* selon la circulaire du 8 septembre 1824
- *Route dite nationale* en 1791, 1848 et de façon permanente depuis la Troisième République.

Cet axe de communication majeur a connu trois phases d'évolution essentielles : de 1751 à 1784, l'Intendant de Blossac impulse un nouveau tracé, puis la période transitoire de la Révolution et du Premier Empire est marquée par l'urgence des réparations pour laisser place à la phase décisive des grands travaux du milieu du XIX^{ème} siècle.

¹⁸¹ GODARD Ernest, *Livre de Raison d'une famille châtelleraudaise*, 12 mai 1766.

¹⁸² *Idem.*

¹⁸³ AD86, 2 S : Tableau des routes du Poitou.

I. La route royale au temps de l'Intendant Blossac (1751-1784) : un nouveau tracé

Les routes représentent un véritable enjeu politique pour le pouvoir royal car elles sont indispensables pour assurer le ravitaillement. Aux XV^{ème} et XVI^{ème} siècles, le Roi obligeait les seigneurs « péagers » à entretenir les chemins, le pavage étant rare. En 1713, une série d'arrêtés du Conseil organise le corps des ponts et chaussées que supervisent Orvy et Trydaire. Le 13 juin 1738, Orvy donne une instruction qui généralise la corvée des routes, impôt en journée de travail. Il est demandé aux intendants des provinces de surveiller la célérité des travaux : relevés de plans, constructions d'ouvrages... C'est dans ce contexte que l'Intendant de Blossac¹⁸⁴, représentant du Roi Louis XV, arrivant dans la généralité de Poitiers en 1750 et féru d'urbanisme, propose un nouveau tracé pour créer dans la cité une traverse plus large. Le corps de ville en avait formulé la requête depuis 1740¹⁸⁵. L'intendant fait lever trois plans par les ingénieurs et il est décidé de construire la route de Bordeaux le long de la promenade à l'emplacement des anciens fossés, tout en renonçant à l'idée première de suivre les berges de la Vienne¹⁸⁶. Le projet reçoit l'aval du maire Roffay.

Les travaux débutent en 1775 par l'aplanissement de l'éperon de la porte Saint Jacques et de la porte Sainte Catherine. Dans un premier temps, ils sont effectués dans le cadre des ateliers de charité par des chômeurs et financés par une subvention de 1500 Livres envoyée par l'Intendant. Par la suite, ils relèvent d'une main d'œuvre qualifiée sous la tutelle financière de la ville qui fait appel aux habitants¹⁸⁷. En 1781, il est projeté de prolonger la route au-delà de la porte Saint Jacques¹⁸⁸ et l'on procède à la destruction de la tour du même nom en 1785. Un nouveau chemin d'enceinte parcourt la ville, joignant la culée de Port de Piles à la poste aux chevaux des Barres, à la demande du comte d'Argenson.

¹⁸⁴ AD86, C-41 : Etat général des routes : Paul Esprit Marie de la Bourdonnaye, chevalier, marquis de la Bourdonnaye du Tymeur, comte de Blossac, conseiller du Roi, maître de requêtes.

¹⁸⁵ AMC, registre XXXVII : Registre des délibérations du Corps de Ville de Châtelleraut, 1690-1761, P44.

¹⁸⁶ *Le Glaneur*, juillet 1935, article de PETIT Léon, p. 8-10.

¹⁸⁷ E.GODARD, *op.cit.*, p. 215.

¹⁸⁸ Ernest GODARD, id, tome 2, p. 237

Fidèle à la politique générale d'embellissement des villes sous le règne de Louis XV, l'Intendant fait établir des procès verbaux par la maréchaussée¹⁸⁹ et édicte plusieurs ordonnances protégeant les abords de la grand'route telle celle du 7 septembre 1783 « *faisant défense à toute personne de couper, rompre, arracher, ébrancher, élaguer les arbres plantés... sous peine de 50 livres d'amende* »¹⁹⁰. Deux ans plus tard, l'entretien de la route, en mauvais état, nécessite une imposition supplémentaire à la taille¹⁹¹, pour empierrer les 2547 toises¹⁹² de chaussée et réparer le pont¹⁹³.

Ce sont les habitants eux-mêmes qui effectuent ces travaux d'entretien dans le cadre de la corvée, mais en 1785, ils ont été réduits en raison de la défection des bestiaux « *en mauvais état par disette de fourrage* »¹⁹⁴. Les propriétaires riverains de la route supportent de moins en moins bien les charges qui leur incombent et ripostent de plus en plus à la veille de la Révolution française, comme le prouve la pétition des habitants de la portion de route entre la poste de Saint Jacques et celle de Sainte Catherine contre l'ordonnance du 12 mars 1787 qui les charge de paver la chaussée¹⁹⁵ : notons que le maire, M. Dubois signe aux côtés de ses concitoyens.

A la fin du XVIII^{ème} siècle, la grande route de Paris en Espagne est classée « *route de poste n°1* »¹⁹⁶, donc route de première classe avec ses 42 pieds de large, et, du fait qu'elle traverse tout le royaume de la capitale à la frontière espagnole, elle est jugée fort utile. C'est pourquoi en 1788 elle est « *toute à l'entretien...vue l'énormité du roulage* ». La ville a tout intérêt à en privilégier l'élargissement et l'entretien pour résister à la concurrence de la route n°2 de Paris à Bordeaux depuis Lusignan par Melle-Brion-Aulnay, jugée « *plus*

¹⁸⁹ AD86, C-41 : Procès verbal de l'Intendant De Blossac, le 26 mai 1771.

¹⁹⁰ AD86, C-41 : Ordonnance de l'Intendant de la généralité de Poitiers du 7 septembre 1785

¹⁹¹ Répartition de l'impôt dans l'élection de Châtellerault

¹⁹² Une toise est une unité de mesure correspondant à 6 pieds soit 1,949 m à Paris.

¹⁹³ AD86, C-41 : Lettre écrite le 17 avril 1786 par M. De Lapeyre, ingénieur en chef des Ponts et chaussées, pour la vérification des travaux.

¹⁹⁴ AD86, C-41 : Etat général du produit et de l'emploi de l'imposition ordonnée des généralités du Poitou pour tenir lieu de la prestation du travail de la corvée en nature.

¹⁹⁵ AD86, C-41 : Pétition à l'intendant de la généralité de Poitiers suite à l'ordonnance du 12 mars 1787.

¹⁹⁶ AD86, C-41 : Etat général des routes faites et à l'entretien, ébauchées et à finir, établi par M. Lapeyre, 10 janvier 1787.

A NNEXE N°2

Les riverains de la nouvelle route entre la porte de Saint Jacques et celle de Sainte Catherine adressent une pétition à l'Intendant de la généralité de Poitiers contre l'ordonnance du 12 mars 1787 qui impose à leurs frais le pavage d'une partie de la chaussée.

ADV, C41, Etat général des routes

N° 516. M. de M. ^{Intendant}
Parlement De la généralité
De Poitiers
A. Lottin
(N. de M. de M.)
(P. de M.)

Supplie humblement
Les habitants qui bordent la nouvelle route
de la porte de Saint Jacques à la porte de Sainte Catherine
de la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.

De la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.
De la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.
De la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.

Que le Roi...
De la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.
De la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.
De la ville de Poitiers jusqu'à la
porte de Sainte Catherine.

V. de M. de M.

commode » par les rouliers. Le successeur de l'intendant de Blossac, Boula de Nanteuil, poursuit alors les mêmes objectifs, avec la contribution renforcée des diverses communautés de l'élection de Châtelleraut.

II. De la Révolution française à l'Empire : une route à réparer d'urgence...

Durant la période révolutionnaire, la route de Paris en Espagne garde son titre de première classe, toujours reconnue comme des plus utiles et des plus fréquentées du royaume. Devant l'ampleur des dépenses d'entretien¹⁹⁷, l'assemblée nationale décide d'en centraliser l'administration sous la responsabilité du Ministre de l'Intérieur. Elle prend alors le nom de « *route nationale n°10* »¹⁹⁸, à charge de la nation, conformément à la loi constitutionnelle du 25 juillet 1791.

Mais les soubresauts de la Révolution ne facilitent pas les travaux et encore moins leur financement : ainsi, le 12 mars 1793, le Ministre de l'Intérieur par intérim réclame-t-il aux citoyens, administrateurs du département de la Vienne qu'un entrepreneur soit remboursé pour les travaux effectués cinq ans auparavant entre Port de Piles et Châtelleraut¹⁹⁹. La même année, le commissaire de la Convention nationale, P.F.Piorry, signale à son tour que « *les routes n'ont pu être parachevées à défaut de fonds* »²⁰⁰. Néanmoins, les travaux se poursuivent sous la République : des cantonniers sont employés pour le compte de l'Etat à l'entretien journalier de la route, payés à raison de 12 sols par jour, d'après l'arrêté du district de Châtelleraut du 13 Messidor an III²⁰¹. Plusieurs rapports mentionnent « *l'état de dégradation effrayant* » de la chaussée²⁰² et l'un d'entre eux stipule que l'argent récolté sur les délits d'abattage des arbres serve aux réparations entre Port de Piles et Poitiers.

De même, en 1797, le pont de Châtelleraut « *menacé d'une ruine prochaine* » fait l'objet de toute l'attention du commissaire

¹⁹⁷ AD86, L-197 : Décret du 4-6 Août 1791.

¹⁹⁸ AD86, L-201 : Route Nationale N°10 Paris- Bordeaux- de 1790 à l'an VIII.

¹⁹⁹ AD86, L-201 : Lettre du Ministre de l'Intérieur par intérim du 12 mars 1793.

²⁰⁰ BMC, 135-8/FP : Rapport de P.F.Piorry, commissaire de la Convention Nationale.

²⁰¹ AD86, L-201 : Rapport de M.Lapeyre.

²⁰² AD86, Extrait du registre des délibérations de l'administration centrale, 16 Brumaire an VII.

municipal car « *les dégradations sont telles que les voituriers sont obligés... de réunir plusieurs attelages pour arracher les voitures des trous ou excavations qui rendent cette levée presque impraticable. Cet état de délabrement est connu de l'administration qui avait promis d'y remédier mais n'a pas tenu parole. La célérité est tellement nécessaire que si les voûtes étaient plus endommagées et que quelque pierre vienne à se détacher, c'en serait fait des arches, tout croulerait. Lieu de passage très fréquenté, place de commerce et d'entrepôt, je compte sur votre intervention. Salut et fraternité.* »²⁰³

Préoccupées par l'état de la route, les autorités départementales placent un cantonnier à chaque borne, soit toutes les 1000 toises, et contrôlent soigneusement leur assiduité et leur travail²⁰⁴ afin d'éviter toute interruption du service des postes, vital dans ce régime centralisé. La route passant à Châtellerault revêt à n'en point douter un enjeu national majeur, mais il faut noter une distorsion chronique entre les vœux de l'Etat et les fonds mis à disposition. Effectivement, plusieurs entrepreneurs adjudicataires menacent d'arrêter les travaux et de renvoyer les ouvriers s'ils ne sont pas payés par l'Etat : toute communication avec Paris serait alors interrompue²⁰⁵. Les conflits entre l'administration centrale et les responsables locaux ne manquent donc pas au sujet de l'entretien de la route, le Ministre de l'Intérieur n'hésitant pas à rappeler qu'il appartient « *aux administrations centrales de constater la moralité et la solvabilité des entrepreneurs* »²⁰⁶.

Sous l'Empire, la route, alors classée « *route impériale n°11 de Paris à Bayonne et en Espagne* », fait l'objet d'une surveillance encore plus centralisée, à coups de décrets et de circulaires²⁰⁷ : cinq

²⁰³ AD86, L-101 : Rapport du 28 Pluviôse an V (18 février 1797) du commissaire municipal au commissaire départemental de la Vienne.

²⁰⁴ AD86, L-201 : Rapport du 4 Ventôse an III du Président du département de la Vienne.

²⁰⁵ AD86, rapport du 25 thermidor an V des administrateurs de la Vienne au ministre de l'Intérieur, suite aux plaintes des administrateurs des Postes sur le mauvais état de la route, comme celles de l'entrepreneur Dacharie Gallaud qui n'est plus en mesure de payer ses ouvriers.

²⁰⁶ AD86, L-201 : Nivose et Pluviose an VII, François de Neufchâteau, Ministre de l'Intérieur aux administrateurs du département de la Vienne.

²⁰⁷ AD86, 2S/238.

bornes sont taillées et posées de Dangé aux Barres le 1^{er} juin 1813²⁰⁸. Le gouvernement traite alors les chantiers au forfait et recrute des piqueurs pour surveiller étroitement les cantonniers. En fait, l'Etat sous-traite les travaux, laissant à l'entrepreneur la responsabilité de l'entretien des routes et du personnel. Les riverains sont appelés par le Préfet à entretenir les fossés sous la responsabilité du maire selon un arrêté du 25 octobre 1812.

A la fin de l'Empire, l'Etat apparaît satisfait de l'aspect de la route impériale et tout en signalant que dans la ville de Châtellerault elle est « *plus sale et plus boueuse qu'ailleurs* », le sous-préfet d'alors - Vincent Brault - émet un rapport élogieux : « *la route n'a jamais été plus belle !* »²⁰⁹, témoignant d'un optimisme excessif pour rassurer les notables parisiens en cette période tourmentée du crépuscule impérial.

III. Les grands travaux « hausmanniens » du milieu du XIX^{ème} siècle

Au début de la Restauration, la fleur de lys remplace l'aigle sur les bornes²¹⁰ qui jalonnent la route redevenue « *royale* »²¹¹. Elle est alors qualifiée de « *bien roulante* » et le gouvernement renouvelle les baux d'entretien²¹² pour poursuivre les réparations comme celle des arches du « *grand pont sur la Vienne* » c'est à dire du pont Henri IV « *dans un grave état de dégradation* ». Mais les lourdeurs administratives se font à nouveau sentir, envenimant les relations entre les entrepreneurs et les ingénieurs des Ponts et Chaussées. L'Etat incite alors les préfets à hâter la rédaction des projets pour combler les

²⁰⁸ AD86, 1S/17 : Devis pour les bornes sur les routes impériales -1813- signé Olivier Duvaucelle, ingénieur en chef des Ponts et chaussées de la Vienne.

²⁰⁹ AD86, 1S/17 : Rapport du sous-préfet de Châtellerault après la tournée du 23-24 décembre 1812 sur la route Paris-Bayonne et rapport du 31 mars 1813.

²¹⁰ AD86, 1S/17 : Lettre du 14 mai 1814 écrite par l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées au préfet de la Vienne.

²¹¹ AD86, 1S/17 : Tableau statistique des routes royales et départementales de la Vienne, 12^{ème} inspection 1826.

²¹² AD86, 1S/17 : Rapport de l'ingénieur en chef -Olivier Duvaucelle- du 2 juin 1823 sur la situation des routes royales du département de la Vienne .

lacunes de la route royale²¹³ et à contracter des adjudications au rabais.

Trois séries de travaux marquent la période 1815-1880 :

- en 1817, se met en place le plan d'alignement de la route dans la traversée de Châtelleraut²¹⁴ ;
- en 1843- 1844, pour relier le centre ville au Pont Henri IV, la ligne droite est abandonnée au profit du contournement suite aux réclamations des propriétaires de maisons qui auraient été détruites dans l'axe du Pont²¹⁵ ;
- à partir de 1856, la route est élargie , dans le secteur du Pont d'Estrées à Châteauneuf, puis vers le champ de foire²¹⁶. L'amélioration de la chaussée fait l'objet d'une ordonnance ministérielle invitant à supprimer les cassis, à établir des trottoirs et à paver le faubourg de Châteauneuf. Il s'agit aussi de rectifier le tracé de la route afin de ne plus couper le champ de foire . Le ministre demande au préfet de la Vienne d'approuver ces projets sous réserve que la ville verse sa contribution ;

Mais le plus grand chantier concerne le passage de la route royale entre l'extrémité de la promenade et la porte du faubourg Saint Jacques qui nécessite la destruction de plusieurs maisons aux frais de la municipalité²¹⁷ et moyennant un crédit accordé par le Ministre des travaux publics. Ce projet mobilise beaucoup de temps et de patience, certains propriétaires refusant l'arrêté de démolition ; il faudra, parfois, plus d'un an et une indemnisation majorée pour obtenir gain de cause²¹⁸. Les rapports techniques affluent au bureau de l'ingénieur en chef du département de la Vienne. Citons celui que l'ingénieur des ponts et chaussées de Châtelleraut établit le 26

²¹³ AD86, 1S/17 : Rapport du conseiller d'Etat chargé de l'administration des Ponts et chaussées et des mines aux préfets , Paris, le 25 octobre 1833.

²¹⁴ AMC, 1D/11 : Correspondance entre le préfet et le conseil municipal du 6 septembre 1827 et rapport de la commission des travaux publics du 23 septembre 1827.

²¹⁵ E.GODARD, *op.cit.*, p.471, lettre du préfet au maire 29 mai 1843. AMC, 1D/14 : Rapport de la commission des bâtiments au conseil municipal du 6 juin 1844.

²¹⁶ AD86, 2S/325 : Ordonnance ministérielle du 25 octobre 1856 au préfet de la Vienne.

²¹⁷ AMC, 1D/15 : Registre des délibérations municipales, 26 mai 1846.

²¹⁸ AMC, dossier n°5 : Expropriation Dubois-Lambert, Maître bottier, lettres du 17 décembre 1851 au 4 février 1853.

septembre 1850²¹⁹ à propos des dangers du fossé qui sépare la route de la promenade, des défauts d'empierrement de la chaussée et du problème d'écoulement de l'eau ; il confirme la volonté municipale d'améliorer l'état de la route mais aussi la tendance de l'Etat à faire payer les communes et les propriétaires et à diminuer sa contribution financière (45% des dépenses en 1850) .

Ces travaux s'inscrivent dans le cadre du nouveau plan de ville décidé en 1842²²⁰, imposant des règles de circulation plus strictes : ainsi, en 1846, le Maire – M. Paul Proa- prend un arrêté obligeant les voitures de roulage à suivre la route royale pour traverser la ville et à ne pas emprunter le quai de la rive droite de la Vienne « *afin de ne pas nuire à la navigation et aux manoeuvres de halage* »²²¹. Ceci atteste que le trafic routier commence à s'amplifier dans la ville et à concurrencer la voie fluviale. L'architecture urbaine doit donc prendre en compte cette nouvelle donne. Cette préoccupation est constante à Châtellerauld puisque vingt ans plus tard, en 1868, l'ingénieur des Ponts et Chaussées, distingue les deux voies et ne propose pas les mêmes pavages²²².

Sous le Second Empire, les grands travaux sur la route impériale n° 10 ont été favorisés par les réseaux d'influence des notables du Conseil municipal comme Eugène de la Massardière et Paul Proa, bien implantés dans les milieux d'affaires parisiens et susceptibles d'obtenir des crédits supplémentaires. La centralisation est effectivement très forte à cette période où toute décision est subordonnée à un arrêté préfectoral : même pour réaliser une simple bordure de trottoir, le maire doit attendre l'autorisation du préfet et pas seulement celle de l'ingénieur des Ponts et Chaussées²²³. Des habitants ont été, par ailleurs réprimandés pour « *avoir élevé leurs*

²¹⁹ AD86, 2S/325 : Rapport technique de l'ingénieur ordinaire des ponts et Chaussées de Châtellerauld à l'ingénieur en chef du département de la Vienne, le 26 septembre 1850.

²²⁰ AMC : Plan de 1842 dessiné par Ernest GODARD à la fin du XIX^e siècle.

²²¹ E.GODARD, *op.cit.*, p.515 : lettre du président au conseil municipal du 20 janvier 1846.

²²² E.GODARD, *op.cit.*, : Lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées au maire le 3 octobre 1868 à propos d'une critique du maire sur l'entretien du quai de la rive droite.

²²³ AMC : Dossier d'urbanisme n°5, lettre du 19 février 1869 de l'ingénieur ordinaire des ponts et chaussées au maire M. Alexandre Rivière au sujet de la remise en état du trottoir de la rive gauche de la route impériale dans la traversée du champ de foire.

maisons en saillie » sur la route sans autorisation²²⁴. Le Maire joue néanmoins un rôle important et manifeste régulièrement à cette période son souci d'embellir la ville, d'y faciliter la circulation, d'assainir, de protéger les piétons tout en défendant souvent les intérêts des propriétaires qui ne veulent pas voir détruits les abords de leurs maisons en « *belles dalles de pierres dures* »²²⁵.

Au début de la III^{ème} République, les projets d'élargissement de la route nationale sont à plusieurs reprises ajournés pour des raisons financières, les expropriations et démolitions d'immeubles imposant à la commune une dépense trop élevée, notamment dans la partie sud de la promenade Blossac²²⁶. De 1888 à 1893, la municipalité consacre plutôt son budget à l'amélioration de la chaussée : empiérement pour remplacer les pavés²²⁷, suppression de cassis dans le faubourg de Châteauneuf, restauration des trottoirs, installation de bouches d'égout à la demande des habitants... Il est vrai que, durant le Second Empire, ces travaux avaient été négligés en raison du coût croissant de la main d'œuvre²²⁸ et la chaussée avait été régulièrement « *engorgée par les eaux* »²²⁹. C'est également à cette époque que s'élaborent les premiers projets de stationnement²³⁰ : en vertu de l'arrêté préfectoral du 21 novembre 1894, la ville de Châtelleraut est autorisée à percevoir, sur les emplacements dépendant de la RN 10, des redevances pour stationnement (0.50F par m² et par an pour stationnement permanent de plus de 30 jours et 0.10 F par m² et par jour pour stationnement temporaire).. Déjà, à cette époque, le stationnement est payant et réglementé, et les permis délivrés par le maire sont précaires et révocables.

²²⁴ AMC, ID/16 : Registre des délibérations municipales, lettre du sous-préfet au maire, le 18 juillet 1860.

²²⁵ AD86, 2S/325 : Lettre du maire de Châtelleraut -Eugène Delaveau de la Massardière- l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées de Poitiers, le 16 mai 1854 à propos des diverses questions concernant la route impériale.

²²⁶ AMC, ID/22 : Registre des délibérations municipales, 2 mars 1877 et ID/23 : Registre des délibérations municipales, 13 février 1882.

²²⁷ AD86, 2S/258 : Vœu du conseil municipal du 5 octobre 1892.

²²⁸ AD86, 2S/258 : Rapport des ingénieurs, le 3 octobre 1857 : les grands chantiers aux environs de la ville auraient provoqué une augmentation de 20% du coût de la main d'œuvre.

²²⁹ AMC, dossier d'urbanisme n°5 : Réponses de l'ingénieur des ponts et chaussées au maire le 6 août et le 3 octobre 1868.

²³⁰ AD86, 2S/326 : Travaux dans la traversée de Châtelleraut jusqu'en 1894.

La grande route de première classe de Paris à l'Espagne a donc donné à la ville de Châtellerauld les dimensions d'un nœud de communication essentiel entre le nord et le sud de la France. Alternativement royale, impériale, nationale, cette voie a toujours constitué un enjeu de pouvoir majeur, centralisé entre les mains de l'Intendant, du Ministre de l'Intérieur, du Préfet, des Ponts et Chaussées, les maires étant souvent rappelés à leur devoir. Elle a modelé le plan d'aménagement dès la période Blossac qui libère les enceintes, mais particulièrement à la fin de la Monarchie de juillet (1842-1846), intégrant les faubourgs Saint Jacques et Châteauneuf au centre ville selon l'inspiration hausmannienne et la sacro-sainte géométrie de l'axe central. Toutefois, le rêve de traverser la ville dans l'axe du pont Henri IV ne verra pas le jour, freiné par les refus d'expropriations excessives et le coût financier trop exorbitant. Ainsi, plus d'un siècle durant (de 1750-1850), le tracé de cette route a obsédé le pouvoir central pour en faire une voie « *bien roulante* » capable de concurrencer la voie fluviale. Mais il faut attendre la fin du XIX^{ème} siècle pour que les travaux d'entretien deviennent une priorité, sous une III^{ème} République plus réaliste, moins tentée par la folie des grandeurs et plus ouverte aux initiatives municipales. L'obsession de la percée transversale reviendra à l'ordre du jour dans les années 1960 lors de l'extension de la ville et du développement de l'axe résidentiel et industriel Châtellerauld-Poitiers.

Marie-Claude ALBERT & Françoise PICARD- GOUDEAU

ANNEXE n° 1

Selon un rapport de la Marée Chaussée de Châtelleraut, un ancien garde des Eaux et Forêts a abattu plusieurs noyers sur le bord de la grande route : il est condamné à 60 livres d'amende. Le procès verbal est signé par l'Intendant de Blossac le 26 mai 1771.

AD86, C-41 : Etat général des routes.

ANNEXE n°2

Les riverains de la nouvelle route entre la poste de Saint Jacques et celle de Sainte Catherine adressent une pétition à l'Intendant de la généralité de Poitiers contre l'ordonnance du 12 mars 1787 qui impose à leurs frais le pavage d'une partie de la chaussée.

AD86, C-41 : Etat général des routes.

ANNEXE n°3

Cette ordonnance ministérielle du 25 Octobre 1856 est destinée au préfet de la Vienne ; elle concerne les projets de travaux sur la route impériale n°10 à Châtelleraut , entre le faubourg saint Jacques et le pont d'Estrées. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics soutient les positions du conseil municipal à condition qu'il verse sa contribution financière.

AD86, 2S/325.

ANNEXE n°4

L'ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de Châtelleraut présente un rapport technique à son supérieur le 26 septembre 1850, concernant l'état défectueux de la chaussée du boulevard Blossac, entre le faubourg Sainte Catherine et le champ de foire. Il recommande la construction d'un trottoir et de caniveaux pavés ; il chiffre les dépenses réparties entre l'Etat, le département et la commune. L'ingénieur en chef de la Vienne accepte les solutions proposées sous réserve que la ville augmente sa participation financière.

AD86, 2S/325.

ANNEXE n°5

Plan de la ville de Châtelleraut en 1842, dessiné par Ernest Godard à la fin du XIX^{ème} siècle montrant le tracé de la route royale n°10, l'emplacement du champ de foire et des faubourgs.

AMC

ANNEXE n°6

Cette lettre du maire de Châtelleraut, Eugène Delaveau de la Massardière, à l'ingénieur des Ponts et Chaussées de la Vienne, le 16 mai 1854, montre son souci d'embellir la ville en y facilitant la circulation par des alignements, le pavage de la chaussée et l'installation de caniveaux. Il se préoccupe également de la protection des piétons et décide d'établir des trottoirs tout en respectant les intérêts des propriétaires qui ne veulent pas voir détruits les abords de leurs maisons « en belles dalles de pierres dures ».

AD86, 2S/325.