

IV. VOIES de COMMUNICATION

Présentation

Les VOIES de COMMUNICATION à CHATELLERAULT au CŒUR de la REVOLUTION URBAINE des XVIII^e et XIX^e SIECLES.

La ville de Châtellerault de par sa situation géographique entre Paris et Bayonne, entre Loire et Garonne, a bénéficié très tôt d'un réseau de communication efficace : une voie d'eau que lui offre la Vienne navigable jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle, une voie routière royale devenue la Nationale N° 10 et la voie principale de chemin de fer Paris-Orléans . Parfois concurrents, ces axes de communication ont surtout été complémentaires, structurant le plan de ville selon un tracé encore visible aujourd'hui.

Plus que le trafic et les moyens de locomotion, c'est ce tracé et les aménagements induits que nous avons voulu placer au centre de notre recherche.

Les enjeux politiques, économiques et sociaux ont largement influencé les décisions d'implantation des infrastructures et le rôle des notabilités locales, soucieuses de l'embellissement de la ville, a souvent été déterminant. Subissant de plein fouet le contrecoup des grandes crises de l'histoire (guerres et révolutions), les communications urbaines ont été l'objet de conflits de pouvoirs imprimés dans le temps et dans l'espace : il est aisé de songer à cette guerre des deux rives de la Vienne, rive droite-rive gauche, si présente dans les mentalités collectives châtelleraudaises. Ces deux pôles ont pourtant constitué un incontestable atout de mobilité dans ce carrefour artisanal et commercial.

Marie-Claude ALBERT

de

Les CINQUANTE PREMIERES ANNEES du RAIL à CHATELLERAULT

De 1840 à 1890

La question du chemin de fer « *fixe l'attention de toute la France* » dans les années 1840¹³⁵. Considérée, dès le départ, comme vitale pour le développement de Châtellerault, elle monopolise les débats municipaux durant la seconde moitié du XIX^{ème} siècle.

Elle implique en priorité l'Etat et des experts des Ponts et Chaussées qui impulsent les projets de tracé par souci de centralisation mais aussi, des commissions de conseillers municipaux et surtout des compagnies privées qui assurent le financement et la répartition du travail sur les chantiers.

Le choix du tracé et de l'emplacement de la gare revêt une importance considérable dans l'urbanisme et le plan de ville s'en trouve bouleversé. Mais il faut aussi prendre en considération l'impact sur la vie quotidienne des habitants et leurs inévitables contestations.

Néanmoins, par delà tous les conflits, l'inauguration officielle de la « dame de fer » constitue un irrécusable instrument de valorisation pour la ville, qui, à l'image de toutes ces petites cités du Centre-Ouest, tient à se désenclaver : la course aux lignes transversales reliant le Berry et les pays de Loire en offre la meilleure preuve.

I. Projets et débats autour des tracés

De multiples agents ont présidé à l'aménagement du réseau ferroviaire dans notre ville comme dans toute la France : des ingénieurs-experts d'abord mais aussi les représentants de l'Etat et surtout les compagnies privées.

¹³⁵ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations du Conseil Municipal de Châtellerault, 7 mars 1842

L'indispensable tutelle des Ponts et Chaussées

A l'heure des projets de 1839 à 1844, le rôle des experts est déterminant. Châtelleraut entre alors dans le vaste plan d'aménagement du chemin de fer de Paris à Bordeaux et les études débutent dès 1839 sous l'égide de l'ingénieur Correard qui fournit mémoires et plans². Ses travaux reçoivent les encouragements du conseil municipal et du maire Paul Proa qui « *devant les incalculables avantages de ces nouveaux et prodigieux moyens de transport...souhaite la prompte exécution du projet* ».

Un an plus tard, de nouvelles propositions sont exposées au Conseil selon des plans calqués par M. Renaudet, conducteur local des Ponts et Chaussées, soumis à l'examen d'une commission municipale de cinq membres¹³⁶. Mais une question majeure se trouve soulevée en 1842 : faut-il tracer la ligne à l'Est ou l'Ouest de la ville ? Finalement, après de multiples consultations d'experts, l'Est l'emporte pour contrebalancer la ligne de l'Etat déjà installée à l'ouest pour desservir la manufacture d'armes, ce dernier tracé « *présentant trop d'inconvénients* »¹³⁷.

En 1844, la « dame de fer » élit donc domicile sur la rive droite, au pied du coteau du Chatelier Vilvert, puis vers le village d'Ozon pour traverser la Vienne et rejoindre la vallée du Clain.

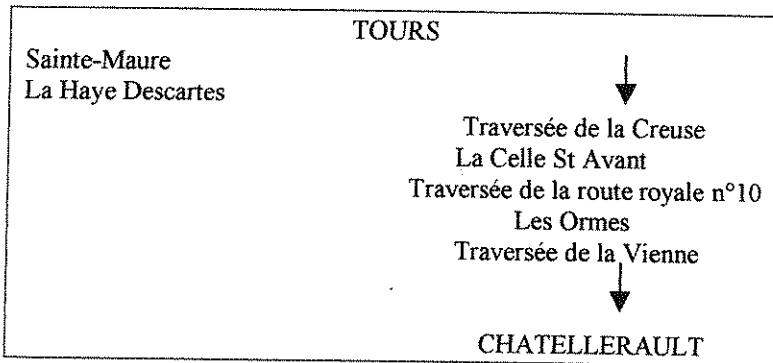
L'Etat décideur

Toutes les études ont été initiées par l'Etat, sur invitation du Préfet. Ainsi, le 24 octobre 1840, c'est le gouvernement qui propose les deux tracés en question (Est et Ouest) et qui entérine le trajet final suivant :

² AMC, 1D/13 : Registre des délibérations municipales, 8 novembre 1839.

¹³⁶ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 4 octobre 1840, commission composée de MM. LERPINIÈRE, RIVIÈRE, HERAULT, DELAVEAU, JOANY (notable châtelleraudais, élu six fois président du tribunal de commerce, fondateur de la caisse d'épargne, conseiller municipal depuis 1830, 2 fois adjoint).

¹³⁷ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 6 juin 1844.



Ce tracé nécessitant moins de travaux et d'expropriations s'avérait plus avantageux pour les finances publiques. Le conseil municipal doit donc s'y soumettre, rejetant les propositions de sa propre commission et de M. Correard, avec le souhait que « *le point où le chemin de fer traversera la Vienne soit rapprochée de la ville, autant que possible pour lui donner vie et importance* »¹³⁸. La décision définitive intervient en 1842¹³⁹, année cruciale pour l'implantation du chemin de fer dans notre pays, divisé en cinq arrondissements en vertu de l'ordonnance royale du 22 juin 1842 qui confie les études gouvernementales à des auditeurs au Conseil d'Etat¹⁴⁰. Le secteur de Châtellerault fait partie du quatrième arrondissement sous la direction de M. Jahan. Le conseil municipal a donc su mesurer l'enjeu en acceptant le projet gouvernemental de crainte que la ligne Tours-Poitiers n'évite la ville et passe plutôt par Saumur et Loudun¹⁴¹. Il respecte alors le cadre dicté par la loi du 26 juillet 1844¹⁴². Suite à de multiples tergiversations, le gouvernement ne fait qu'une seule concession aux vœux de la municipalité concernant le tracé de la voie dans la ville¹⁴³. Mais, néanmoins, la tutelle administrative impulsée par la loi de 1842 s'exerce dans un système

¹³⁸ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 24 octobre 1840.

¹³⁹ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 12 mars 1842.

¹⁴⁰ AMC, 5S/1 : Etudes du ministère des travaux publics, ordonnance royale du 22 juin 1842.

¹⁴¹ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 29 mai 1843.

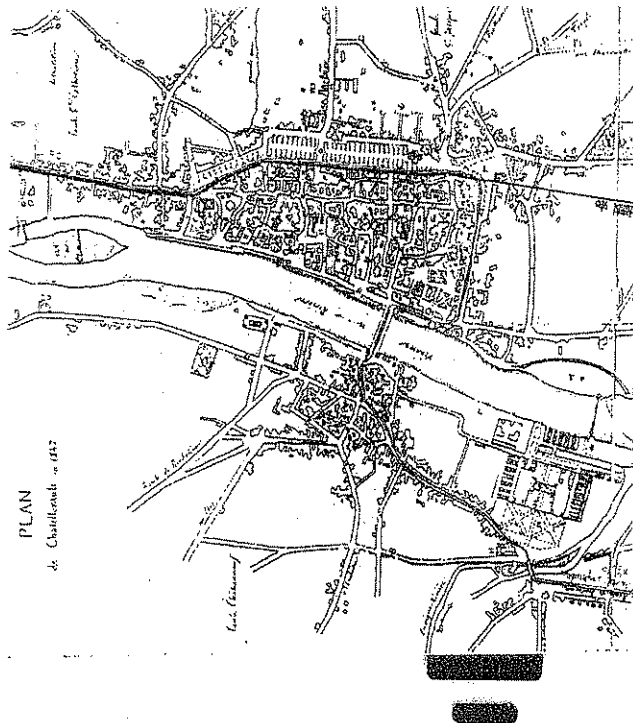
¹⁴² AMC, 2A/360 : Loi du 26 juillet 1844, *Le Moniteur Universel*, loi portant sur les dispositions financières régissant l'installation du chemin de fer.

¹⁴³ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 6 juin et 11 novembre 1844.

ANNEXE N°5

Plan de la ville de Châtelleraut en 1842, dessiné par Ernest GODDARD à la fin du XIX^e siècle montrant le tracé de la route royale n°19, l'emplacement du camp de foire et des faubourgs.

AMC



PLAN
de Châtelleraut en 1842

d'économie mixte¹⁴⁴.

Les compagnies privées dans l'aventure

L'originalité du chemin de fer réside avant tout dans le rôle majeur assigné aux compagnies privées qui ont largement mesuré les enjeux économiques de la nouvelle société industrielle et libérale de cette période. La compagnie de Paris-Orléans prend en charge le financement et l'exécution des travaux publics pour le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux¹⁴⁵. Le conseil municipal avait déjà lancé une souscription avec garantie de 3% d'intérêts au minimum, et nommé une commission de trois membres dont M. Treuille¹⁴⁶ avec le souhait que la compagnie soumissionnée s'engage « à exécuter toute la ligne simultanément dans sa globalité »¹⁴⁷. La concurrence a été acharnée entre les compagnies pour arracher le marché à partir de 1844.

De plus, les conflits entre le secteur privé et le secteur public n'ont pas manqué, l'Etat prenant en charge l'acquisition des terrains, l'exécution des terrassements, la construction des ouvrages d'art (ponts, tunnels...), des bâtiments des stations. Il ne reste à la Compagnie qu'à poser la voie, à fournir les accessoires et le matériel circulant¹⁴⁸. Mais tout n'est pas si simple et dans la pratique, la compagnie se plaint à plusieurs reprises des insuffisances de la puissance publique, notamment en période de crise, lors des inondations de 1846 et des événements politiques de février 1848¹⁴⁹.

¹⁴⁴ CARON François, « La difficile enfance du rail », *Histoires économiques*, mai 1992.

¹⁴⁵ AD86, 5S/1 : Assemblée générale du 17 août 1847.

¹⁴⁶ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 24 février 1844.

¹⁴⁷ AMC, 1D/14 : Registre des délibérations municipales, 4 mars 1844.

¹⁴⁸ Loi du 11 juin 1842 : elle met un terme au débat ouvert depuis dix ans sur les responsabilités respectives de l'Etat et des compagnies privées dans le financement et la construction du réseau ferré français. Dans ce cadre, l'Etat fait un investissement global de 700 millions de FF.

¹⁴⁹ AD86, 5S/1 : Rapport de la compagnie de chemin de fer d'Orléans, assemblée générale du 25 Août 1849.

où elle déplore avoir perdu l'appui de la banque Rothschild (actionnaire depuis mai 1845) inquiète de l'agitation révolutionnaire. Elle n'en demeure pas moins l'une des plus influentes du pays, suite à la fusion des anciennes compagnies du centre, d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes, et compte dans son conseil d'administration toute une partie de la noblesse libérale comme le duc de Mouchy, le baron Sarget, le comte de La Pinsonnière, le baron de Richemont...

II. La portée des choix

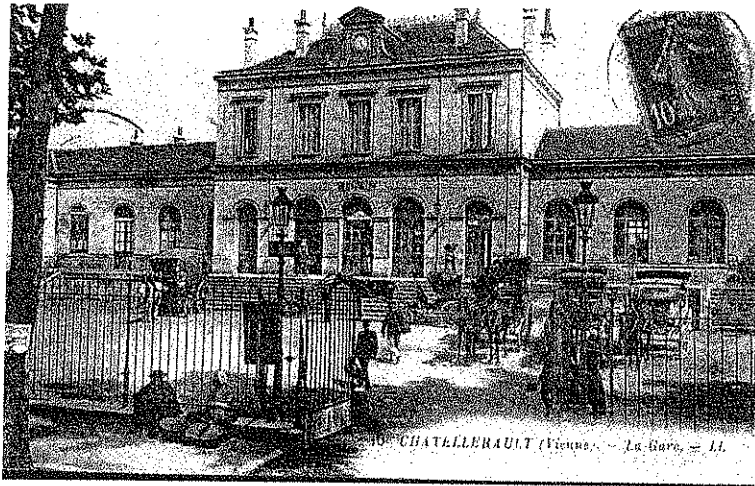
Des décisions d'une telle envergure induisent des effets majeurs sur l'urbanisme et la vie quotidienne des Châtelleraudais .

La gare façonne le paysage urbain

Il s'agit dans un premier temps de choisir l'emplacement de la gare, tour à tour appelée « *débarcadère* » ou « *embarcadère* » lors du conseil municipal du 4 août 1845¹⁵⁰. Sur les cartes postales, elle porte le nom de « *gare d'Orléans* » car c'est une construction privée, propriété du groupe financier Paris-Orléans, alors que la gare de Châteauneuf porte le nom de « *gare de l'Etat* »¹⁵¹. Deux projets se sont alors confrontés : celui des ingénieurs, la plaçant « *à gauche de la rue du Berry dans les clôtures de Piffoux* » et celui des habitants du faubourg Saint Jacques « *à droite de la même rue* ». Les experts l'emportent, jugeant l'autre proposition « *non praticable* » et plus coûteuse. La gare devait être bien placée par rapport au réseau routier, bien reliée à la Vienne en préservant les intérêts des divers quartiers de la ville, et bénéficier des terrains disponibles dans « *les clôtures de Piffoux* » pour y établir des ateliers de réparation disposant, à proximité, des ressources en matières premières (fer du Berry à prix modéré, et charbon de terre transporté par la Vienne) et des « *machines à grande puissance* » de la manufacture. Le maire, M. Delaveau de la Massardière, jugeant le projet « *fatal* », rêvait d'un

¹⁵⁰ AMC, 1D/15 : Registre des délibérations municipales, 4 août 1845.

¹⁵¹ *Le Glaneur Châtelleraudais*, septembre 1978, article de AUDIGUE Jean-Louis, p.15-17, écrit lors de la foire-exposition pour le passage à Châtelleraud du T.G.V ; une maquette de la gare telle qu'elle existait en 1930 avait été présentée aux Châtelleraudais à cette occasion.



« *débarcadère grandiose* » à Châtelleraut comparable à celui de Blois, dont le plan serait adressé à Paris et la dépense se monterait à 750.000F³⁴⁴. Mais il avait vu grand et le gouvernement n'accorde que le quart de la somme ! Les travaux débutent en 1850 et la gare aura 36m de long et 9m de large³⁴⁵, en face, s'élèveront un hangar de marchandises de 50m de long et 20m de large, et un quai de débarquement pour voitures et bestiaux³⁴⁶. Les communes environnantes s'en trouvent dynamisées comme celle des Ormes qui voit s'installer l'atelier de réparation des wagons. Les plans de la gare de Châtelleraut franchissent même les frontières, jusqu'à Genève, à la demande du maire en 1855³⁴⁷ : elle présente « *beaucoup d'analogie avec celle que nous proposons pour Genève* » en raison de sa position « *la plus rapprochée possible du centre de la ville* ». Autour de la gare, de nouvelles infrastructures voient alors le jour : il est d'abord prévu un tunnel de huit mètres de long pour « *laisser la*

³⁴⁴ AMC, ID/15 : Registre des délibérations municipales, 24 novembre 1849.

³⁴⁵ Carte postale n°1, la gare de Châtelleraut, coll. Particulière.

³⁴⁶ AMC, ID/15 : Registre des délibérations municipales, 27 décembre 1849.

³⁴⁷ AMC, Lettre du maire de Genève au maire de Châtelleraut, le 16 juin 1855.

route départementale n°7 Châtellerault-La Roche-Posay passer sous la voie de chemin de fer » - notre pont du Berry, un des nœuds du trafic châtelleraudais ; déjà, à cette époque, le problème de la circulation se trouve posé aux abords de l'embarcadère¹⁵⁶. C'est pourquoi, les ingénieurs proposent l'ouverture de nouvelles rues : l'une, depuis la rue de la Croix Rouge jusqu'à la rue du Berry de 15 m de long, l'autre pour relier la gare à la Vienne, venant rejoindre la rue de la Tête Noire. Mais il faudra résoudre de multiples problèmes techniques dont le manque de terrains utilisables, et les ingénieurs sont accusés de « *faire de l'obstruction* » lors de la délibération du conseil municipal le 10 novembre 1846¹⁵⁷. L'administration tarde à donner sa réponse et au bout de six mois, elle arrête le plan définitif de ces nouveaux accès et nomme une commission de quatre membres pour procéder à une enquête « *de commodo et incommodo* » dont fait partie M. Treuille qui donnera son nom à l'avenue¹⁵⁸. La commission exige de préserver l'accès aux jardins et de construire des bâtiments plus grands aux abords du « *débarcadère* » pour y placer des magasins et des ateliers de réparations.

Toutes ces nouvelles infrastructures sont coûteuses et la municipalité a beaucoup de mal à obtenir l'aval de l'Etat ; elle profite de l'opportunité du passage du Prince Président Louis Napoléon Bonaparte en juillet 1851, pour réaffirmer ses craintes d'engorgement du trafic « *les jours de foire où des personnes transitent de l'Indre, de l'Indre et Loire (et se joignent) à ceux venant des faubourgs de Châteauneuf pour le transport des marchandises du port et des armes de la manufacture* »¹⁵⁹. Elle finit par obtenir une subvention du ministère des travaux Publics pour ouvrir la rue du Faubourg Saint Jacques à la gare¹⁶⁰ sous réserve de prendre en charge l'entretien de tous ces nouveaux accès.

Ce souci d'urbanisme perdure jusque dans les années 1860 au sein de la municipalité comme le prouvent les propositions de l'architecte

¹⁵⁶ AMC, 1D/15 : Registre des délibérations municipales, 14 avril 1846.

¹⁵⁷ *Idem*, délibération du 10 novembre 1846.

¹⁵⁸ AMC, 1D/15 : Registre des délibérations municipales, 24 octobre 1846.

¹⁵⁹ AMC, 1D/16 : Registre des délibérations municipales, 19 février 1851, exposé du maire Eugène Delaveau de la Massardière.

¹⁶⁰ AMC, 1D/16 : Registre des délibérations municipales, 21 Août 1851.

M.Lubac pour créer encore trois nouvelles rues²³ ; il signale que « *les terrains manquent aux personnes voulant construire aux abords de la gare du chemin de fer, [que] la création de nouvelles rues satisferait ce besoin, embellirait la cité, donnerait du travail aux ouvriers* ». Il joint un plan très précis des travaux à effectuer : nivellement, trottoirs, macadam, caniveaux...et demande à la ville une subvention de 25.000F. Son projet est adopté à l'unanimité et inscrit au budget de 1861. Deux autres réalisations viennent compléter le programme municipal : un aqueduc rue des quatre ponts en 1866 pour régler le problème des inondations hivernales qui perturbent le trafic ferroviaire²⁴, et l'élargissement de la rue Gilbert en 1868, après de sérieuses discussions avec les propriétaires tentés de surenchérir leur terrain²⁵.

L'impact de la gare persiste encore à la fin du XIX^{ème} siècle puisqu'en 1891, on note une vente de terrains pour agrandir la station¹⁶¹.

Ainsi, grâce aux infrastructures ferroviaires, la ville s'est étendue vers l'est (quartier de Piffoux, des Minimes, le long des routes de Pleumartin et de la Roche-Posay) hors des limites des faubourgs.

Des Châtelleraudais à convaincre

Les habitants sont très sollicités. Ainsi, dès le 4 mars 1844, le conseil municipal ouvre une souscription de 500.000F pour concourir à l'exécution des travaux.

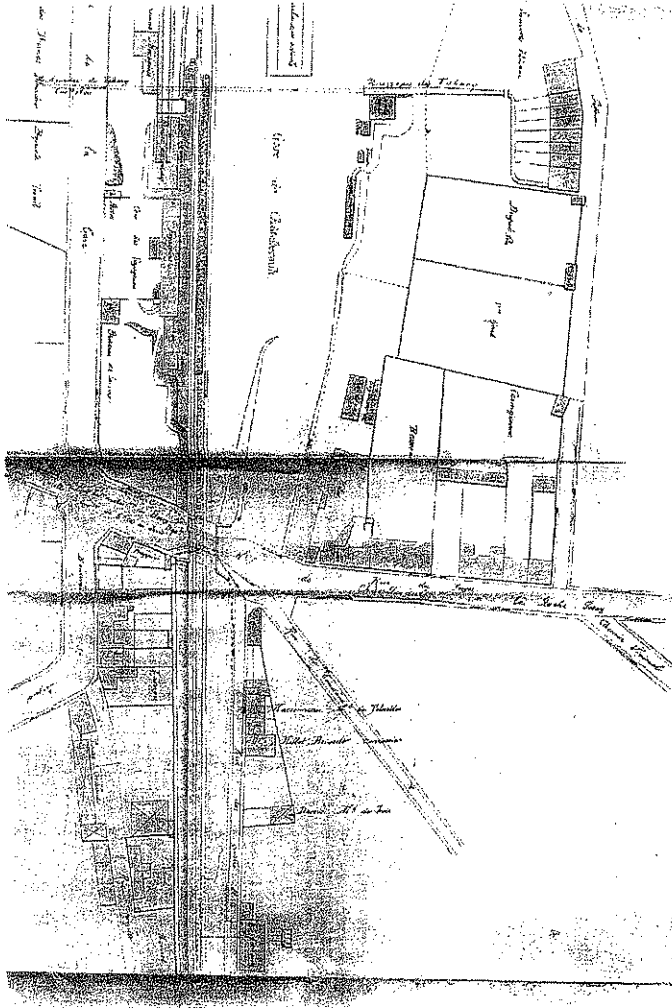
Mais le choix du tracé ne suscite pas l'approbation générale. Certains comptent profiter de l'opportunité du chemin de fer pour faire procéder aux réparations urgentes de la voirie. Il suffit de lire une pétition adressée en janvier 1843 par les résidents du faubourg Saint Jacques au Conseil municipal pour voir poindre les premières réclamations à propos du « *chemin allant de Berry au faubourg Saint Jacques près de l'endroit dit Vilvert* » qualifié d' « *impraticable par son mauvais état, son manque de largeur et ses fossés dangereux* » ; ils signalent des accidents récents. Mais le Conseil ne se déclare

²³ AMC, 1D/17 : Registre des délibérations municipales, 10 février 1860.

²⁴ AMC, 1D/19 : Registre des délibérations municipales, 29 mars 1866.

²⁵ AMC, 1D/29 : Registre des délibérations municipales, 11 mai 1868.

¹⁶¹ Voir plan de la gare en 1883, AD86, 2S/326.



Plan de la gare de Châtellerault en 1883

pas prêt à engager de fortes dépenses dans un secteur prochainement soumis à de profondes modifications pour le tracé de la ligne.

D'autres se plaignent du mauvais écoulement de l'eau dans les rues qui jouxtent la voie. Le choix de l'emplacement de la gare ne fait pas l'unanimité et provoque deux pétitions à propos du bassin de Piffoux et de la zone comprise entre la route de La Roche Posay et « *le grand chemin de Pleumartin* »¹⁶².

Il convient, en effet, de discerner deux phases dans l'attitude des Châtelleraudais :

- avant les réalisations, dans les années 1845-1848, les habitants des quartiers limitrophes des installations ferroviaires expriment leurs craintes de voir une circulation « *inusitée défoncer les chemins...* »¹⁶³ et exigent du conseil municipal un programme de réparations. Il importe aussi de signaler que les propriétaires riverains, loin de céder facilement leur terrain, ont fait de la surenchère face à l'expropriation et à la démolition de leur maison. La municipalité a dû composer, la coopération des propriétaires lui étant indispensable pour imposer ses projets à l'Etat réticent.
- dans un deuxième temps, à partir de 1851, les Châtelleraudais adhèrent à l'idée d'un « débarcadère » fonctionnel qui fournira du travail aux ouvriers de la ville ; certains veulent même aller plus vite que le train et protestent contre le retard d'ouverture des nouvelles rues.

Une vie quotidienne transformée

Le passage du chemin de fer à Châtellerault constitue avant tout un facteur d'ouverture pour la ville et ses habitants. D'ailleurs, au cours des années 1850, le maire demande régulièrement à son conseil de faciliter le trafic ferroviaire et de le rendre accessible aux classes modestes. C'est ainsi que le 17 Août 1852, il favorise le départ du premier train de plaisir entre Poitiers et Châtellerault à l'occasion de la fête de la Saint Roch, et qu'en 1861, il demande un train omnibus supplémentaire de Châtellerault à Poitiers pour éviter aux voyageurs une demi-journée d'attente et « *attirer plus de foule les jours de*

¹⁶² AMC, ID/15 : Registre des délibérations municipales, 13 mai 1845.

¹⁶³ AMC, ID/15 : Registre des délibérations municipales, 13 décembre 1847.

marché »¹⁶⁴. La gare devient très vite un lieu de passage important du fait de la vocation à la fois agricole et industrielle de la région ; elle bénéficie de deux sortes d'entrepôts de marchandises : un à petite vitesse et un à grande vitesse, point de rencontre des coursiers de toute la ville, tels ceux des Nouvelles Galeries qui reçoivent une grande quantité de colis en provenance de Paris. La gare est également un lieu privilégié pour la clientèle des grands hôtels (Hôtel de France, Hôtel Moderne) avec leurs fiacres attirés, prêts à transporter des passagers quelque peu dépaysés, arrivés de la capitale par le rapide (70 km/ h) après cinq heures de trajet ...¹⁶⁵

Les travaux du chemin de fer impliquent aussi des effets sociaux considérables, procurant du travail aux ouvriers désenchantés par l'échec du mouvement de 1848. D'ailleurs, le maire -M. Paul Proa n'affirme-t-il pas dès 1846 sa volonté de veiller à ce que « *tous les habitants, quelque soit l'âge et la force puissent y trouver un travail créatif* »¹⁶⁶ ? Trois ans plus tard son successeur annonce au Conseil « *qu'une foule d'ouvriers s'est présentée à la mairie pour avoir de l'ouvrage* »¹⁶⁷. Ils exécutent des travaux de déblaiement à la brouette sous la surveillance de l'ingénieur Desnoyer et d'un piqueur de l'administration, dans des conditions difficiles, payés par la ville 3F/jour, six à neuf mois plus tard !

Ces nouvelles infrastructures ferroviaires nécessitent en outre, une surveillance et des réglementations accrues. En effet, une police des cours et des abords de la gare est instituée en vertu d'un l'arrêté préfectoral, des propositions du service de surveillance du chemin de fer d'Orléans et de l'ordonnance royale du 15 octobre 1846. Sont alors apposées deux affiches en notre cité, l'une concernant la gare des voyageurs et l'autre la gare de marchandises avec des consignes strictes pour l'accès, le stationnement, le service des bagages, veillant avant toute chose à interdire l'entrée des « *vagabonds ou porteurs étrangers à la gare* »¹⁶⁸. L'exécution de l'arrêté est confiée à un commissaire de surveillance administrative mais aussi au

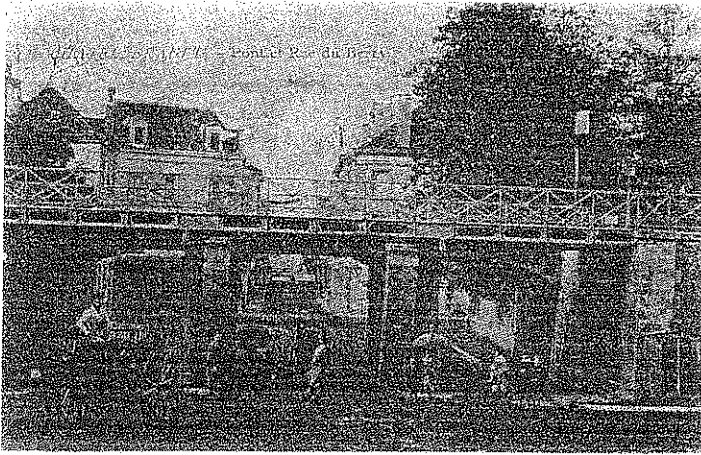
¹⁶⁴ AMC, 1D/17 : Registre des délibérations municipales, 14 août 1861. En 1853, le trajet Tours-Châtellerauld en chemin de fer coûte 18.90F en première classe, 14.25 en seconde, 10.55 en troisième soit 5 jours de salaire en moyenne !

¹⁶⁵ *Le Glaneur Châtelleraudais*, septembre 1978, article de J.-L.AUDIGUE, *op cit.*, Carte postale n°2, coll. particulière.

¹⁶⁶ AMC, 1D/15 : Registre des délibérations municipales, 19 novembre 1846.

¹⁶⁷ *Idem*, délibération du 24 novembre 1849.

¹⁶⁸ AMC, deux affiches du 9 avril 1856.



commissaire de Police, aux agents de la compagnie, aux gendarmes et à tous autres agents de la force publique. La volonté de contrôler ce lieu stratégique ne fait donc pas l'ombre d'un doute.

III. De l'inauguration à l'extension du réseau

Accueil d'un hôte peu ordinaire...

Le Prince-Président Louis Napoléon Bonaparte honore la ville de Châtellerault et son chemin de fer de sa visite à deux reprises : une première fois le 2 juillet 1851 ... Alfred Hérault livre ses souvenirs³⁴⁸ :

« Le Président de la République qui inaugurait le chemin de fer Paris-Bordeaux, s'arrêta au retour à Poitiers puis à Châtellerault. La veille de sa venue, des escadrons de chasseurs vinrent de Poitiers, une mée de sergents de ville en uniforme et en civil. La municipalité devait recevoir le président à la gare, et le conduire dans la grande salle, attendant au théâtre où était préparée une collation. Le Président arriva par le chemin de fer, le 2 juillet 1851 à midi. Il était en voiture découverte, les chevaux marchaient au pas.

³⁴⁸ HÉRAULT Alfred, *Histoire de Châtellerault*. Châtellerault, Videau 1928. p.40-41.

La garde nationale rangée de chaque côté de la rue manifestait beaucoup de froideur. La foule, en grande partie composée de jeunes gens et de femmes, se montrait plus hostile encore. Au moment où la voiture présidentielle tournait le coin du boulevard et de la rue du Berry, les cris de « Vive la République » éclatèrent si violents, que les chevaux des chasseurs qui suivaient le Prince se cabrèrent. Il en résulta un grand tumulte et bousculade. Un certain nombre d'arrestations eurent lieu. L'escorte de chasseurs s'était massée devant l'hôtel de ville, où les autorités locales recevaient et complimentaient le Président et derrière les cavaliers sur la promenade, la garde nationale toute entière, rangée en bataille faisait front. Louis Napoléon resta fort peu de temps à Châtellerauld, il en repartit au plus vite, n'emportant et ne laissant de sa visite, qu'un mauvais souvenir. »

Alfred Hérault, loin de louer le régime bonapartiste et les autorités locales qui y adhèrent, laisse éclater ici ses convictions républicaines, à l'image des quatre conseillers municipaux qui s'opposent à l'allocation d'un crédit spécial de 1500F pour la visite présidentielle¹⁷⁰. Le chemin de fer présente, en effet, un enjeu politique majeur dans cette période de transition entre République et Empire.

La deuxième visite a lieu le 15 octobre 1852 à la veille de la proclamation de l'Empire. L'accueil des Châtelleraudais, apparemment ralliés au régime, s'avère totalement différent d'après le témoignage d'Alfred Hérault :

« Le Prince-Président revenant de Bordeaux passe à nouveau à Châtellerauld. Il ne voulut pas entrer en ville. Il s'arrêta à la gare où les autorités locales devaient le saluer. Un arc de triomphe s'élevait à l'entrée de la gare : il était décoré de pièces d'armes de la manufacture. Il portait l'inscription « Vive Louis Napoléon – au Sauveur de la France-la ville de Châtellerauld reconnaissante »... Un pont de bois garni de tapis et de verdure conduisant de la terrasse de la gare à cet arc de triomphe, sous la voûte duquel était une couronne impériale. Avaient été convoqués les maires des communes rurales avec leurs conseillers municipaux ; ils arrivèrent en habits de fête, suivis par leurs administrés. Ils défilèrent le long du boulevard menant à la gare. Toutes les communes avaient leurs

¹⁷⁰ AMC, 1D/16 : Registre des délibérations municipales, 20 juin 1851.

drrapeaux, le maire en tête, ceint de son écharpe tricolore, avec le curé à sa gauche. Tout le monde criait « Vive l'Empereur ». La ville de Châtellerault apporte aussi son concours à cette fête, mais avec moins d'élan que les populations rurales. »

Tout en gardant ses distances, le témoin ne reconnaît pas moins les aspects grandioses de cette fête officielle du chemin de fer, chantre du nouveau régime.

Les lignes transversales : plus de trente années de gestation...

Châtellerault ne s'arrête pas à ces honneurs éphémères ; elle souhaite devenir un carrefour ferroviaire du Centre-Ouest. C'est pourquoi, dès 1853, le maire -Eugène de la Massardière- plaide en faveur de la création de lignes transversales reliant le Centre à la ligne Paris-Bordeaux¹⁷¹. Le tracé le plus favorable partirait de Port-de-Piles, traverserait La Haye-Descartes, Le Grand Pressigny, Preuilly... Le Conseil municipal de La Roche-Posay délibère pour que la ligne débute à Châtellerault et aboutisse à Argenton en passant par La Roche-Posay, Yseures, Tournon, Le Blanc.

Mais le projet s'éternise en raison des lourdeurs politico-administratives mais aussi des obstacles financiers, les lignes d'intérêt local comme celle-ci ne bénéficiant que d'une maigre subvention de l'Etat. Ce sont les communes concernées et le département qui doivent assurer les dépenses. Le Conseil municipal de Châtellerault vote alors une subvention de 100.000F¹⁷², réussit à faire classer le projet dans le chemin de fer d'intérêt général¹⁷³. Mais en dépit de tous les soutiens officiels (Conseil général, députés, tribunal de Commerce, manufacture d'armes qui tient à se relier à l'arsenal de Bourges), le projet se trouve englouti dans la guerre de 1870.

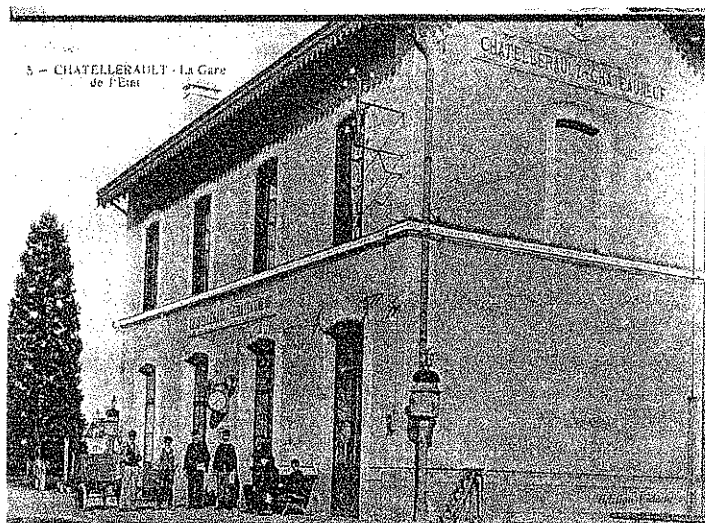
Néanmoins, il en faut plus pour décourager la municipalité qui monte à nouveau au créneau à partir de 1875 : en dépit du refus de la compagnie d'Orléans¹⁷⁴, elle vote une nouvelle subvention de

¹⁷¹ AMC, 1D/16 : Registre des délibérations municipales, 10 septembre 1853.

¹⁷² AMC, 1D/20 : Registre des délibérations municipales, 8 janvier 1869.

¹⁷³ *Idem*, délibération du 23 mars 1869.

¹⁷⁴ AMC, 1D/21 : Registre des délibérations municipales, 7 août 1875.



500.000F payable en 20 ans³⁴⁹ pour une ligne Le Blanc-Tournon et Tournon-Loudun par Châtelleraut afin que la Vienne ne soit pas délaissée par rapport à l'Indre et Loire. Alfred Hérault, alors adjoint du maire, Ernest Godard, joue un rôle de taille pour mener les études et faire en sorte que les lignes soient déclarées d'utilité publique, qualifiant notre pays Châtelleraudais de « *très fertile* », les habitants « *d'industriels* », leur nombre ayant doublé depuis l'ouverture de la ligne Paris-Bordeaux³⁵⁰.

C'est seulement au terme de plus de trente années de ténacité, d'études complémentaires, de contentieux et de négociations avec la

³⁴⁹ AMC, 1D/22 : Registre des délibérations municipales, 8 octobre 1875 et 19 juillet 1876.

³⁵⁰ AMC, 1D/23 : Registre des délibérations municipales, 20 février 1878.

puissance publique¹⁷⁷ que les lignes Châtelleraut-Loudun et Châtelleraut-Tournon voient l'issue du tunnel, le 20 septembre 1886 pour l'une¹⁷⁸ et le 2 février 1891 pour l'autre. Pour accueillir le train de Tournon-Le Blanc, la gare de Châtelleraut se munit d'un troisième quai et d'un grand hangar destiné à abriter en même temps marchandises et voyageurs, vélos, cageots et volailles. Ces nouvelles lignes transversales appartiennent au réseau d'Etat qui se développe à la fin du XIX^{ème} siècle suite au désengagement des compagnies privées.

Ces cinquante ans de bataille du rail menés par la commune de Châtelleraut pour défendre ses intérêts ont porté leurs fruits. En effet, à la fin du XIX^{ème} siècle, Paris-Bordeaux devient la ligne européenne la plus moderne, « *au plus fort trafic de marchandises et de voyageurs*¹⁷⁹ » et notre gare un lieu de passage important grâce à la double vocation, agricole et industrielle, de notre région.

Châtelleraut présente l'originalité de posséder deux gares et deux réseaux : l'un privé au centre de la ville –Châtelleraut-Orléans, l'autre d'Etat à Châteauneuf, complétés à partir de 1914 par plusieurs voies économiques dont il conviendrait d'écrire l'histoire¹⁸⁰. Les deux pôles de la ville se trouvent ainsi dynamisés : l'ouest industriel et l'est à vocation plus résidentielle.

Il faut également compter d'importantes modifications au cours du XX^{ème} siècle : l'électrification à partir de 1920, la fréquentation de grands trains (Atlantic, Pacific, Chapelon). La gare, nationalisée dans le cadre de la création de la S.N.C.F en 1938, continue de prospérer jusqu'en 1939 pour subir par la suite une période plus végétative : juste quelques ravalements de façade à la fin des années 1950- elle

¹⁷⁷ AMC, 1D/23 : Registre des délibérations municipales, 12 décembre 1883 : le ministre des Travaux Publics refuse le projet de pont pour piétons au nord de la ville pour le passage sur la Vienne.

¹⁷⁸ AMC, affiche officielle de l'ouverture de la ligne Châtelleraut – Loudun.

¹⁷⁹ *Le Glaneur Châtelleraudais*, sept. 1978, article de J.-L. AUDIGUE, p.15-17.

¹⁸⁰ Article de J.-L. AUDIGUE, *Le Glaneur Châtelleraudais*, sept. 1978. Une ligne économique concédée aux Transports Verney circulait de la gare de Châtelleraut via l'école Painlevé- où se trouvait la remise-jusqu'à Bouresse en passant par Cenon, Vouneuil, Bonneuil-Matours et Chauvigny. Cette ligne était exploitée par la Société des Tramways de la Vienne dont la gare centrale se trouvait sur le boulevard Pont-Achard à Poitiers.

perd sa pendule, ses portes et fenêtres d'origine et surtout ses grilles pour laisser place à un parking, civilisation de l'automobile oblige... Puis, l'ère du T.G.V lui donne un nouvelle envolée dans les années 1980 .

Aujourd'hui, en dépit de la fermeture de nombreuses lignes transversales, du déclin du trafic des marchandises et des arrêts du T.G.V jugés insuffisants, la gare n'en demeure pas moins un point névralgique de l'espace urbain châtelleraudais.

Marie-Claude ALBERT

ANNEXES

ANNEXES n°1 à 4 intégrées dans le texte

- Cartes postales : La gare de la Compagnie, Paris –Orléans ou gare d'Orléans, 1913. Edition Louis Levy, Paris / Le pont du Berry / La gare de l'Etat / A Châteauneuf, 1912; Edition A.Videau, imprimeur libraire, Châtelleraut.

Collections particulières

- Plan général du secteur de la gare de Châtelleraut dressé par l'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées de la ville le 7 mars 1883. Source : ADV, 2S/326.

ANNEXE n°5

L'arrivée du chemin de fer à Châtellerault

Chronologie des délibérations du conseil municipal

	8 novembre 1839	<i>Projet CORREARD, ingénieur des Ponts et Chaussées</i>
Tracé	4 octobre 1840	<i>Plan copié par RENAUDET, étudié par la commission municipale</i>
	24 octobre 1840	<i>Le gouvernement propose deux tracés à comparer : à l'ouest ou à l'est ?</i>
Financement	12 mars 1842	<i>Nouvelle commission pour étudier les tracés</i>
	11 juin 1842	<i>Loi sur le partage des responsabilités entre Etat et compagnies privées</i>
	29 mai 1843	<i>Eviter le tracé par Saumur</i>
	24 février 1844	<i>Aider le financement</i>
	4 mars 1844	<i>Actions pour la compagnie Paris-Orléans exécutant le projet</i>
	31 mars 1844	<i>Ouverture de la souscription auprès des habitants</i>
	6 juin 1844	<i>Projet soumis à la Chambre : tracé à l'est accepté selon le vœu de la ville</i>
	26 juillet 1844	<i>Loi sur le financement du chemin de fer</i>
	4 Août 1845	<i>Choix de l'emplacement de la gare : projet</i>
	16 décembre 1845	<i>Mise en place de la commission</i>
	23 décembre 1845	<i>Travail pour les ouvriers</i>
La gare	14 avril 1846	<i>Projet des ponts confirmé avec ouverture de rues financée par l'Etat</i>
Construction	24 octobre 1846	<i>Enquête pour l'ouverture des nouvelles rues</i>
	10 novembre 1846	<i>Accord du ministre mais difficulté de réalisation</i>
Inauguration	1850	<i>Début de la construction de la gare du Paris-Orléans</i>
	2 juillet 1851	<i>Inauguration du tronçon Tours-Poitiers et de la gare par le Prince Président Louis Napoléon Bonaparte.</i>
	15 octobre 1852	<i>Deuxième passage du Prince-Président.</i>
Lignes transversales	1853	<i>Projets de lignes transversales du Centre de la France vers la ligne Paris-Bordeaux</i>
	8 octobre 1869	<i>Vote d'une subvention municipale pour la ligne Châtellerault-Posay</i>
	1870	<i>Suspension des projets à cause de la guerre</i>

8 octobre 1875 *Nouvelle subvention municipale, 5 fois plus importante pour la ligne Tournon-Loudun par Châtellerault*
 20 septembre 1886 *Ouverture de la ligne Châtellerault-Loudun*
 2 février 1891 *Ouverture de la ligne Châtellerault –Tournon.*

Source : AMC, 1 D 14 – 1D 23

ANNEXE n°6

Chemins de fer de l'Etat, Affiche (AMC)

Ouverture de la ligne de LOUDUN à CHATELLERAULT le 20 septembre 1886

L'administration des chemins de fer de l'Etat a l'honneur d'informer le public que l'ouverture à l'exploitation de la ligne de Loudun à Châtellerault est fixée, sous réserve de l'approbation de l'administration supérieure au lundi 20 septembre 1886. Cette ligne comprend outre les gares de Loudun et de Châtellerault-Orléans déjà ouvertes, les huit nouvelles gares du Bouchet, Monts sur Guesnes, Berthegon, Savigny sous Faye, Lençloître, Saint Genest d'Ambière, Scorbé- Clairvaux, Châtellerault- Châteauneuf, seront ouvertes au service de la grande et de la petite vitesse.

Sources Manuscrites

1. Route

Archives municipales de Châtellerault : Registre des délibérations du conseil municipal 1D/11 à 1D/22 ; Dossier urbanisme n° 5.

Archives départementales de la Vienne : Série S, Transports 1S et 2S, fonds de la Préfecture et des Ponts et Chaussées. L/101 : Imposition des routes ; L/201 : Dépenses pour entretien des routes ; L/197 : Lois et circulaires sur la construction des Routes de 1792 à l'an VIII.

2. Chemin de fer

Archives municipales de Châtellerault : Registre des délibérations du conseil municipal, 1D/15 à 23 : Affiches.

Archives départementales de la Vienne : Série S, Transports : 5S :
Fonds de la préfecture et des Ponts et Chaussées, rapports de
commissions d'enquête sur le chemin de fer de Tours à Bordeaux.
Presse locale.

Bibliographie

1. Ouvrages généraux

- BELY Lucien, *Dictionnaire de l'Ancien Régime*, Paris, PUF 1996 : article Ponts et chaussées par J.L. MARROUEL.
- BOURGNON DE LAYRE, *Des voies de communication en France*, Poitiers 1846.
- BOWIE Karen, *Gares(architecture)*, Encyclopédie Universalis t. 10, 1990.
- CHASSAGNE Serge, « L'histoire des villes : une opération de rénovation historiographique ? » dans *Villes et campagnes*, Lyon, Presses universitaires 1977.
- DUBY Georges (dir.), *Histoire de la France urbaine*, t. 3 et 4, Paris, Seuil 1983.
- GUERRAND Roger-Henri, *Les Lieux, histoire des commodités*, Paris, La Découverte 1985.
- LEPETIT Bernard , *Les villes de la France moderne (1740-1840)*, Paris, Albin Michel 1988.
- PINOL Jean- Luc, *Le monde des villes au XIX^{ème} siècle*, Paris, Hachette supérieur, coll. « Carré- Histoire » 1991.
- RIOUX Jean-Pierre, *La Révolution industrielle 1780-1880*, Paris, Seuil, coll. « Points-Histoire » 1989.

2. Ouvrages d'histoire locale

- GODARD Ernest, *Livre de Raison d'une famille châtelleraudaise* ,
Châtellerault 1889, 2 vol.
- HERAULT Alfred, *Histoire de Châtellerault*, Châtellerault, Videau
1928, 4 vol.
- RIPAULT Louis, « Le ravitaillement des Châtelleraudais aux
XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles », *La Dépêche* 8-9 octobre 1941.

3. Ouvrages particuliers

Routes

- CROZET René, « Note sur les grands travaux routiers en Poitou dans la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle », *BSAO*, 1^{er} trim.1949, p. 81-97.
- CROZET René, « Problèmes et travaux d'urbanisme en Poitou au temps de la Bourdonnaye de Blossac (1750-1784) », *BSAO*, 3^{ème} trim.1948, p. 378-426.
- RAPINAT Jean-Marie, *Les grands travaux en Poitou sous l'administration provinciale (1787-1790)*, Mm, Poitiers 1968.

Chemin de fer

- BOURGNON DE LAYRE, *Des chemins de fer en France*, Poitiers, 1842
- CORREARD A., *Des localités que doit desservir le chemin de fer de paris à Bordeaux*, Paris, 1837.
- MORANDIERE R., « Réseau complet de chemins de fer pour la France », *Revue des Deux Mondes*, Tours 1842.

Revues

- *Le Glaneur Châtelleraudais*
- Revue de recherche ethnographique *Le Subiet*, Publication Patoise de la Société d'études folkloriques du centre-ouest *Aguaine*, mai-juin 1978, p. 203-215.
- CARON François, « La difficile enfance du rail », *Histoires économiques* n°1, mai 1992.