

LA VIENNE, AXE DE COMMUNICATION XVIII^e-XX^e SIECLES

En 800 un capitulaire accordé aux moines de Cormery²³¹ leur donne droit de faire naviguer sur Loire, Maine, Sarthe, Loir et Vienne, deux bateaux affranchis des tributs dus pour le sel ou toute autre chose²³². Au début du XIII^{ème} siècle, Châtellerauld devient un port. Il s'agit sans doute d'un havre naturel avec un mouillage très sommaire. Le XV^{ème} siècle est une ère de prospérité pour le commerce de l'Europe du nord, les ports français sont reliés aux réseaux internationaux. Par Nantes parvenaient jusqu'à la Touraine et au Poitou les produits de la Méditerranée et de la Baltique. Anne de France, fille de Louis XI, duchesse de Châtellerauld, signe le 1^{er} juin 1520 une charte pour protéger « *la commodité et le profit du navigage* ». En 1540, sous le règne de François I^{er}, le pont de pierre est emporté par une inondation. Un pont de bois permettra d'attendre le début du XVII^{ème} siècle et l'achèvement du pont Henri IV²³³.

Le port était établi en aval du pont, rive gauche, côté faubourg Châteauneuf. Paul Rambaud fait état d'une livraison au port de Châteauneuf en 1668²³⁴. En 1717, Victor de Saint-Genis²³⁵ désigne le port rive droite sous le nom de port Baudy. Une reproduction de dessin réalisée par Ernest Godard, ancien maire de la ville, nous montre fin XVII^{ème} siècle un port en amont et un port en aval du pont, rive droite ; mais ce dessin est-il fiable ?

Après la Révolution, en 1791, le port est en mauvais état ainsi qu'en témoigne un procès verbal de séance de la Société des Amis de la Constitution. Ils envoient une députation au tribunal de commerce,

²³¹ Cormery, dans l'Indre et Loire, Alcuin proche de Charlemagne y fonde un monastère.

²³² BOUCHER, *La navigation sur la Vienne* ; MANTELLIER Philippe, *Histoire de la Communauté des marchands fréquentant la rivière de Loire et affluents descendant en icelle*.

²³³ 1564-1609 : construction du pont, achevée par les soins de l'architecte Androuet du Cerceau. En 1599, la violence de la crue ouvre une brèche de 50 pieds dans l'arche située près du pontonage, côté ville.

²³⁴ RAMBAUD Paul, « Le commerce du Poitou par le Clain et la Vienne au XVII^e siècle », *B.S.A.O.*, 3^{ème} et 4^{ème} trim. 1920, p.459.

²³⁵ SAINT-GENIS Victor de, *Inventaire des Archives municipales de Châtellerauld antérieures à 1790*, Châtellerauld, Videau 1877, p.41.

en vain semble-t-il car au début du siècle suivant, le port est toujours vétuste, des décombres, des graviers et des immondices encombrant la Vienne ses bords et ses quais²³⁶. On accuse les entrepreneurs de bâtiments de s'en servir comme poubelle, et il paraît que les lavandières y portent des quartiers de pierre.

Jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, les équipements fixes restent sommaires. Sous l'Empire des travaux importants vont être effectués.

I. Les travaux sous le Premier Empire : du havre au port

Pour mesurer leur importance, il faut essayer d'imaginer la situation. Quand, venant du faubourg, on tourne à gauche après avoir traversé le pont, on est sur la berge naturelle, réduite après l'angle du château à 2 ou 3m de large par les érosions. Des maisons sont implantées directement sur le port laissant un étroit passage pour y accéder. En ce début de XIX^{ème} siècle, le commerce est plus considérable sur la rive droite. Les voitures et charrois qui viennent charger ou décharger les marchandises se faufilent par la rue des Cordeliers et ne peuvent circuler à deux de front, ou encore elles arrivent par la rue des Moulins ou la rue Saint-André.

Port, rive droite, aval du pont 1808 à 1812

En 1808, il est décidé depuis l'extrémité du pont jusqu'à la tour du jardin Godeau « *la construction d'un quai sur deux rampes également convergentes vers le milieu. Un palier de 20m de long les unit à hauteur convenable pour le raccordement avec les pavés des rues aboutissantes. Il est ensuite prolongé de 6m vers la rivière pour servir d'appui à deux autres rampes de cette largeur, développées le long des talus et destinées à établir autant de communications avec la plage et qui offriront en cas d'inondations assez de développement pour décharger ou charger à la fois plusieurs bateaux par leur flanc* ».²³⁷

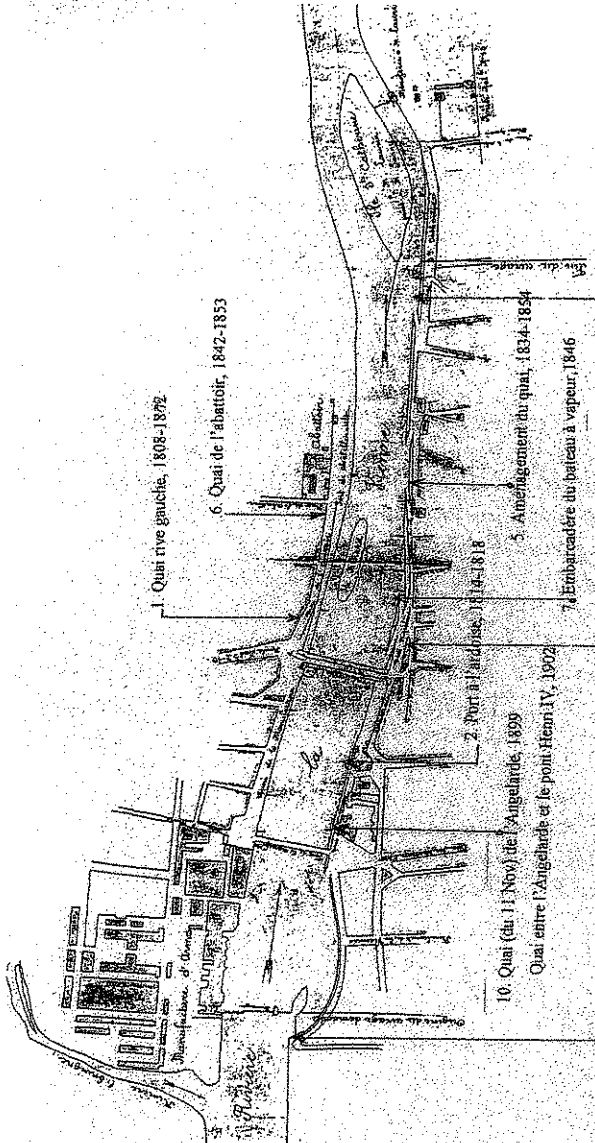
Il faut procéder à l'expropriation de sept maisons appartenant aux sieurs : Guerry, Dubois-Guerry, Dubois, Nivet, Paillet, Daget et

²³⁶ GODARD Ernest, *Livre de raison d'une famille châtelleraudaise*, t.4, p.448, ordonnance de police du 31.07.1807.

²³⁷ AD86, 3S/10 : Port de Châtellerault.

Boinard, estimées respectivement en francs à 5000, 3000, 6000, 6000, 11 500, 2400, 2400 par les experts (ceux choisis par les intéressés, celui nommé par le préfet). Le 16 juin 1810, un décret impérial ordonne les travaux du port, l'achat des maisons qui seront abattues. Les soumissions sont adressées au préfet et l'entrepreneur Martineau Ingrand est désigné²³⁸. En juillet 1811, l'entrepreneur est prêt mais les maisons ne sont pas démolies. Leurs propriétaires attendent le dédommagement promis pour s'installer ailleurs. On accuse Guerry Lacroix et Dubois-Guerry de faire preuve de mauvaise volonté, l'entrepreneur menace de démolir leurs maisons et de leur faire payer la dépense engagée. On procède à une nouvelle estimation en novembre 1811, alors que les propriétaires ont déjà touché une forte partie de leur indemnité. Dubois-Guerry acquiert une autre maison à l'angle de la Grand rue et de la rue des Cordeliers, par malchance elle est frappée d'alignement ! C'est elle qui provoque le goulet empêchant le passage de deux voitures. Les frères Fargue, marchands potiers portent réclamation pour un terrain donnant sur le port, entre la rue des Moulins et la rue Saint-André. Les rampes sont pavées en blocage et leurs talus revêtus en « perrés » avec une bordure en pierre de taille le long de laquelle il est posé des bornes espacées de 2m pour former un garde corps vu l'escarpement et l'élévation dans les parties supérieures. Les bornes de pierre ont 1m de haut et une section carrée de 0,4m. Les terres de remblai sont prises place Notre-Dame et sur le champ de foire, le pavé vient de Saint-Sauveur et du lit de la Vienne, le sable des carrières de la Vienne. Pour la confection du perré on utilise la pierre de meulière ; la pierre de taille provient de Sainte-Maure. Enfin le 15 juillet 1812 l'ingénieur d'arrondissement Tréton annonce que les

²³⁸ Le 20 septembre 1870, le maire de la ville, Dubois, avait délivré un certificat de bonne conduite à l'entrepreneur Renaudet, mais suite à la réunion avec les conseillers et l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Martineau Ingrand l'emporte. Pour cautionnement, il a une métairie à Remeneuil et Antran, d'une valeur de 12 000F.



1. Quai n°1 gauche, 1808-1872

6. Quai de l'abbatôir, 1842-1853

10. Quai (du 11 Nov) de l'Angelarde, 1899
 Quai entre l'Angelarde et le pont Henrv IV, 1902

2. Port à l'Anglaise, 1814-1818

5. Aménagement du quai, 1834-1854

7. Embarcadere du bateau à vapeur, 1846

1. Quai Nipokón, 1808-1812

8. Empièrè, surhaussè, 1869-1877

3. Quai Ste Catherine (abrevoir), 1819-1832

9. Chaussèe restaurée, 1899-1901

4. Brèchie provoquée par la crue de 1840

LES QUAYS - PLAN D'ENSEMBLE

ouvrages sont entièrement exécutés pour un montant de 21 700F²³⁹, pris sur des fonds affectés à la navigation.

Dragage et balisage

Pour servir à la navigation, le lit de la Vienne a besoin d'être entretenu régulièrement, cela est d'autant plus nécessaire que les voituriers par eau rencontrent de grosses difficultés lorsqu'ils arrivent sur des « jards » ou « gers », c'est-à-dire des hauts fonds. Et ils sont nombreux dans la Vienne, cela commence dès la sortie du port, à 200m du grand pont, c'est le jard de la ville, suivi 324m plus loin par celui du Sanital. Et ainsi de suite, vingt et un se succèdent jusqu'au Bec des deux eaux sur à peine 25km. Ils portent des noms charmants, mais sont redoutés en période de basses eaux. Ils sont constitués par « *des blocs épars, des graviers ou du roc, dit liou* »²⁴⁰ L'Etat, en cent ans, n'a pas consacré plus de 4000 # pour protéger la navigation de la rivière : le balisage n'existe plus²⁴¹. Les mariniers et les marchands adressent des pétitions au préfet. En 1802, celui-ci va sur les lieux régler l'affaire. Mais cet entretien ne devait pas être régulier car en 1811 le balisage étant supprimé depuis deux ans, on autorise le sous préfet à vendre les bateaux affectés à cet emploi qui s'abîment faute de servir²⁴². Pourtant des subventions sont accordées régulièrement, sous l'Empire, elles varient : 1226F en 1811, 735F en 1812, 442F en 1814.

Rive gauche, aval, 1808 à 1812

Après la visite de l'ingénieur en chef il est prévu un quai avec une rampe pour descendre à la rivière. Cette rampe de 6m de large et 30m de long commencera à 31m de l'angle de la poste aux chevaux²⁴³, à partir du pont. Le quai et la rampe sont pavés comme

²³⁹ A.D.86, 3S/10. Le Conseil d'Etat décide que les fonds affectés à la navigation seront utilisés pour financer les réparations du port de la ville.

²⁴⁰ A.D.86, 3S/10 : Balisage et curage, tableau des jards ou bas fonds de la rivière de Vienne dressé en juin 1843 par l'ingénieur ordinaire De Besson.

²⁴¹ RIPAULT Louis, « Activité des bateliers », *La petite Gironde*, quotidien du 4 juillet 1942.

²⁴² *Idem*.

²⁴³ Emplacement de l'Hôtel du Grand Monarque.

du côté de la ville et les talus revêtus et « emperrés » avec des bordures en pierre de taille.

II. Les travaux sous la Restauration : fonctionnalité, sécurité

Le port à l'ardoise, amont du pont, 1814 à 1818²⁴⁴

« *Le commerce considérable que l'on fait dans cette ville* » avec les ardoises « *et l'emplacement très étendu qu'exige son déchargement a fait sentir dans tous les temps la nécessité d'établir un port particulier pour ces objets. On y a en conséquence assigné celui dont on fait l'usage depuis, longtemps* », dit l'inspecteur divisionnaire des Ponts et Chaussées à La Rochelle, le 19 décembre 1814. Celui construit en dessous du pont rive droite est trop petit pour accueillir ces matériaux encombrants.

Il se situe presque en face la rue Neuve, celle qui actuellement contourne le lycée Berthelot. La maison Arnaudeau était au coin de la rue, la rampe du port est adoucie et pavée depuis cette maison jusqu'à l'extrémité des murs sur la plage de la rivière. On déblaie une partie de la rue de l'Angelarde, 36m de long sur 12m de large avec une pente de 77mm/m. On creuse sur 0,4m, pour y mettre du sable puis des pavés posés debout, biens serrés, battus au marteau à deux reprises. Le fonds de service de la navigation ouvre un crédit de 300F pour indemniser le sieur Arnaudeau en 1818.

Prolongement du quai, rive droite, 1819 à 1832²⁴⁵

Un ancien projet voulait établir sur le quai la route Paris-Bayonne n°11, mais l'énormité de la dépense y avait fait renoncer. Dans une séance extraordinaire du 24 juillet 1819, le corps de ville et le maire Alexandre Guyot délibèrent sur l'extension du quai rive droite depuis le port jusqu'à l'abreuvoir de la Tête Noire. Les éboulements sont fréquents. On prévoit un mur de soutènement puis un perré sur 325m environ, d'une largeur de 6m. Cela facilitera le halage rendu

²⁴⁴ A.D.86, 3S/10 (pour les textes) et 3S/56 (pour les plans), le port à l'ardoise.

²⁴⁵ A.D.86, 3S/10.

difficile sur la rive gauche à chaque période de crue, on fera donc appel aux Ponts et Chaussées. Ces travaux permettraient de faire communiquer le port avec le faubourg Sainte-Catherine. Jusque là, pour ce faire, il fallait traverser la ville. Un devis est établi : 39 665F. Paris demande un projet rédigé par l'ingénieur des Ponts et Chaussées que Duvaucelle envoie le 13 octobre 1822 au préfet. On demande quelques rectifications qui vont entraîner des expropriations et M.Godeau refuse de céder son terrain, il faudra le convaincre. La navigation estime ne pas être suffisamment intéressée et refuse de payer ; le Gouvernement et la ville devront donc se partager les frais. La municipalité, à l'unanimité, refuse cette éventualité! Nous sommes déjà en 1824. Finalement le gouvernement accepte de payer les 2/3 des frais si la ville prend en charge les expropriations. Le sieur Godeau ne s'oppose plus à la construction du quai, moyennant une indemnité conséquente.

La direction de la navigation, à Paris approuve le 27 mars 1827 le projet de 42 000F. La soumission est ouverte. Le procès verbal d'adjudication fait en conseil de préfecture en mai 1827 désigne comme entrepreneur le sieur Rivaud Gaillard, de Poitiers qui consent la plus forte réduction. La ville décide un emprunt. C'est à cette époque que l'on restaure toutes les arches du pont²⁴⁶. Mais en juillet arrivent à la préfecture des pétitions de riverains. Les habitants de la rue Saint-André et du Château sont inquiets : l'établissement des quais va mettre en communication les deux faubourgs de Châteauneuf et de Sainte Catherine qui n'auront plus besoin de passer par la rue centrale de la ville pour se rencontrer. Un autre problème surgit : un propriétaire a acheté le jardin de l'ancien château et demande l'autorisation d'ouvrir à ses frais une rue pour conduire des quais au marché (il réclame cependant une indemnité pour son terrain). Les commerçants installés ici sont inquiets : si cela est accordé « *les maisons riveraines joignant au marché seraient dépossédées, ce serait la ruine totale de leur commerce* ». Les signatures de protestations sont nombreuses, plus de vingt! En août 1827 le préfet écrit aux Ponts et Chaussées : « *tout est accepté, les travaux commencent. Un particulier a l'idée d'ouvrir une rue aboutissant au quai. Le conseil municipal a approuvé. Est-ce une simple modification ou faut-il prévenir le directeur général ?* » La

²⁴⁶ BARBIER Alfred, *Le pont de Châtellerault (1564-1830)*, Poitiers, 1901.

réponse ne tarde pas et l'inspecteur trouve ces changements considérables. Si la nouvelle rue débouche seulement sur la rampe cela est possible, sinon il faut un nouveau plan d'ensemble et dit-il, « *Dieu sait où cela nous conduira !* » On décide de suspendre l'exécution en attendant un plan satisfaisant. Le 31 décembre 1828, M.Rivault l'adjudicataire des travaux demande un acompte, le lieutenant de gendarmerie réclame un escalier dans la partie du quai qui longe la caserne²⁴⁷ pour puiser l'eau en cas d'incendie (il y a 3 puits dans les jardins). Puis ce sont des problèmes avec l'entrepreneur qui n'a pas payé les ouvriers et en mars 1831, l'ingénieur en chef dit qu'il est temps de régler les sommes dues. En novembre 1832, la direction générale des Ponts et Chaussées débloque un crédit de 2205F pour le solde des travaux du quai de Châtellerault. La rue percée s'appelle rue neuve du château, elle est devenue rue Gaudeau-Lerpinière (G.Gaudeau avait épousé D.H. Lerpinière).

Dragage et balisage

L'Etat alloue 500F en 1815 et 1300F en 1816²⁴⁸. En cette dernière année les pluies abondantes ont empêché les travaux, il reste de l'argent. On répare un grand bateau et deux petits, on les goudronne. Pour exécuter les travaux de curage, on fait appel aux mariniers qui, lorsque la Vienne n'est pas marchande (navigable) sont inoccupés. En 1821, trois charpentiers en bateau et un aide ainsi que vingt neuf mariniers et un mousse sont employés de quatre à vingt quatre jours chacun à raison de 2,5F ; 2,75F ou 3F par jour. Ils utilisent « *une chèvre composée de deux montants, deux clés, un treuil garni de cercles de fer, un patin et deux leviers pour le service du treuil, des pioches, des barres de fer, des masses, des coins, des dragues, des planches lourdes, des avirons, des paniers d'osier, des cordes.*²⁴⁹ » Lorsque le lit de la rivière est curé, on fixe des branches dans le fond, assez hautes pour dépasser le niveau de l'eau et indiquer le chenal navigable.

²⁴⁷ La caserne était alors au coin de la rue de Montmorillon.

²⁴⁸ Archives Nationales : F 14/ 486.

²⁴⁹ A.D.86, 3S/11: Balisage, 1821.

III. La monarchie de Juillet, la nature reprend ses droits

Une gare sur la Vienne, 1831

Un projet d'établissement de barrage²⁵⁰, qui doit former une gare sur la Vienne, en aval du port, pour un coût de 10 000F, et assurer un revenu de 350F n'a semble-t-il pas de suite.

*La crue de 1840*²⁵¹

Dans la nuit du 17 au 18 novembre 1840, la crue, 5,80m au dessus de l'étiage, emporte la rive droite en amont du barrage de la Manufacture d'armes royale²⁵², provoquant une importante brèche de 50m et minant cette rive en aval du barrage sur 300m. Mr Proa, maire, provoque une réunion extraordinaire du conseil municipal, on fait appel à l'armée et l'ingénieur en chef Destrem est envoyé immédiatement sur les lieux. Il arrive le 28, soit 10 jours plus tard, malgré la télégraphie, en même temps que les troupes. Il fallait protéger la ville et assurer la marche de la manufacture. On prévoit la construction d'une digue perpendiculaire à la rive juste en amont de la brèche et d'éperons défensifs, en aval, sur les terrains des sieurs Creuzé, Fruchard, en partie arrachés qui seront aussi protégés par un perré général sur 300m (voir plan). En 10 jours, la brèche est comblée, les troupes partent fin décembre, il ne reste plus qu'une centaine d'ouvriers civils au travail.

*L'embarcadère du bateau à vapeur, 1846*²⁵³

La compagnie des bateaux à vapeur établit un service régulier qui remonte jusqu'à Châtelleraut²⁵⁴, mais les bateaux ne peuvent accoster au quai actuel. La construction d'un débarcadère s'avère

²⁵⁰ A.D.86, 3S/11 : Projet de gare.

²⁵¹ A.D.86, 3S/12 et A.D.86, 3S/58 : Crue de 1840.

²⁵² Le barrage de la Manufacture a été construit de 1821 à 1823.

²⁵³ A.D.86, 3S/12 : Embarcadère.

²⁵⁴ RIPAULT Louis, « Le port de Châtelleraut et les bateliers de la Vienne », *La Petite Gironde*, juillet 1942. La Compagnie des Inexplosibles lance un bateau à vapeur de 28m de long sur 3m de large qui assure le service quotidien Châtelleraut, Candes, aller et retour dans la même journée.

nécessaire à l'extrémité aval de la 1^{ère} double rampe (lieu dit le port), pour un coût de 540F. Il semble que cela n'ait rien à voir avec la gare projetée en 1831.

IV. La seconde République et le second Empire : querelle des rives

Aménagement du quai rive droite, 1834 à 1854²⁵⁵

La Vienne est classée rivière navigable par une ordonnance royale de 1835, entre Chitré et la Loire²⁵⁶. En septembre 1834, à la demande du maire, le préfet autorise la pose de bornes avec lisses en fer entre la rue des Bains (actuellement Roffay des Pallus) et la rue de Montmorillon (rue Orillard). La barre de fer doit rejoindre le sol du quai avec un angle permettant aux câbles de hallage de dépasser sans s'accrocher. Le projet a dû sommeiller puisque nous n'en retrouvons trace qu'en 1849. Le cahier des charges prévoit 110 bornes cylindriques, en pierre de taille, de 0,6m de haut, leur diamètre variant de 0,4m à 0,2m. Leur culasse carrée de 0,4m de côté s'enfonce dans le sol de 0,6m. Les pierres non gélives proviennent des carrières de Chauvigny. Les lisses en fer rond de 0,04m de diamètre sont glissées dans des boules de fonte. Quinze ans ont été nécessaires pour se décider, mais les travaux doivent s'effectuer dans les trois mois qui suivent l'adjudication. Après avoir pensé qu'un simple trottoir suffirait, le ministère des travaux publics consent de prendre en charge les $\frac{3}{4}$ des frais, la ville déclarant ne pouvoir assumer la moitié du coût qui s'élève à 6500F. Le sieur Chantepy²⁵⁷, entrepreneur, signe le procès verbal de réception définitive le 16 août 1854 ; les travaux sont terminés depuis le 29 juillet 1853.

²⁵⁵ A.D.86, 3S/57 : Navigation intérieure.

²⁵⁶ SAILHAN P. « La navigation fluviale de la Vienne », *Le pays chauvinois*, S.R.A.C. n° 29, mai 1992.

²⁵⁷ François Chantepy, mécanicien serrurier, né le 14 octobre 1817 dans la grand rue de Châteauneuf, devint dit-il le 1^{er} apprenti de la manufacture. Il ouvrit son propre atelier de mécanique sur la place de l'île Cognet. C'était un esprit inventif qui nous laissa un canon solaire, un engrais par le salpêtre, une machine à battre les grains, un presseur portatif, un lubrifiant... (*Nouvelle République* de 1973, article de A.Froger).

*Construction du quai rive gauche, en aval du pont Henri IV²⁵⁸
1842-1853*

Une pétition de négociants, mariniers, riverains envoyée en juillet 1833 réclamait une élévation du quai de 1m, depuis le pont jusqu'à l'abattoir, arguant du fait que ce quai était très fréquenté et qu'il nuisait au halage car il était submersible. Une nouvelle rue, (rue de Verdun ?) joignant celle d'Antran au quai, voit la construction d'une trentaine de maisons et de magasins. Le prolongement du quai rive droite, juste terminé, y favorise le commerce et les pétitionnaires se sentent oubliés par la ville.

Neuf ans plus tard, en 1842, sur l'emplacement de l'ancien quai qui s'arrêtait à l'abattoir, on décide la construction d'un terre-plein avec rampe d'accès et cale de débarquement. Deux projets, l'un de l'ingénieur ordinaire Besson et l'autre de l'ingénieur en chef Beaudemoulin sont examinés par le conseil municipal, convoqué en séance extraordinaire le 31 janvier 1843. Plutôt que de creuser le lit de la Vienne complètement, on retient la solution moins onéreuse de deux chenaux de 12m, ce qui permettra de dégager enfin le lit de la rivière encombré depuis la crue de 1840 (demande récurrente des marinières). Le quai se développera sur trois alignements, d'une longueur totale de 450m. Le premier comportera un palier de 22m sur 6m d'où partiront deux rampes, le second de 250m ira jusqu'à l'abattoir, enfin le 3^e utilisera les 100m du pré de l'assesseur. C'est dans ce dernier lieu que se fait le débarquement des pierres à plâtre, le chargement des meules et pierres meulières²⁵⁹. Jusque là, le bord de l'eau étant impraticable, on ne pouvait accéder que par la rue de l'abattoir, en faisant un détour considérable²⁶⁰. Les ouvrages s'harmoniseront avec ceux de la rive droite, la cale basse sera en pavé de blocage. Un cours de longrines en charpente, juste au-dessus du mur, servira de butée aux roues des voitures qui chargent et déchargent. La rampe d'accès de la cale basse ne sera pas limitée par des bornes, mais ces dernières sont prévues jusqu'à la grande cale,

²⁵⁸ A.D.86, 3S/11 et 3S/57.

²⁵⁹ Depuis la construction de la route départementale n°7 et le chemin de Lésigny, cette industrie prospère.

²⁶⁰ En 1840, après la crue il était impossible de remonter les bateaux au bord de la plage et du quai. Le transport du charbon, du pré de l'assesseur à la manufacture occasionna de grosses dépenses.

avec lisses en fer. Dix arganeaux servant à amarrer les bateaux, en fer forgé, de 0,3m de diamètre, retenus par un anneau scellé dans une pierre de taille de 1m² de surface et 1m de profondeur éviteront aux mariniers les inconvénients des amarres de fortune. Il en reste quelques uns, attendus désespérément pendant deux siècles et demi, utilisés pendant une cinquantaine d'années et voués à attendre vainement les clients depuis...

Le projet est accepté par le ministre en 1846, il s'élève à 72 384F. Suite à la mise en adjudication, les entrepreneurs Beaupoil et Jahan sont retenus. La ville qui avait voté un crédit de 10 000F a bien du mal à payer, elle propose de céder un pré habituellement utilisé par les mariniers et les négociants pour y déposer les marchandises, et d'utiliser les ateliers de charité (on récuse ces derniers). En 1847, les entrepreneurs demandent un supplément d'argent, ils ont des problèmes avec la manufacture qui a noyé le chantier. Cela occasionne des travaux supplémentaires et provoque des retards. En 1848 les riverains, mariniers et anciens mariniers dont les maisons ont souffert pendant les travaux et sont maintenant encavées demandent des indemnités. Le gouvernement achète une ancienne tannerie, une maison, un terrain municipal. Puis les travaux s'arrêtent, suite à une augmentation du devis par les entrepreneurs. Le quai prévu a bien failli se transformer en simple perré alors que la rive droite s'enorgueillit de superbes bornes avec lisses en fer. Malgré tout, en 1850, le ministre autorise la poursuite de la construction. Un an après, le pré de l'assesseur est acheté et le quai livré à la circulation. La réception définitive des travaux en 1853 montre des vices de fabrication, sept bornes sont fendues et c'est un bras de fer entre l'administration et l'entreprise. Les bornes ne sont toujours pas remplacées quinze jours après et on menace de rayer les entrepreneurs de la liste départementale.

Des questions de détail

L'aménagement des rives se poursuit, il s'avère nécessaire de construire des escaliers de service²⁶¹ au bas de la rue neuve du château, rive droite, 22 marches perpendiculairement à la Vienne et en face la rue du Crédit, rive gauche : 7 marches, parallèlement à

²⁶¹ A.D.86, 3S/11.

l'eau. En effet, lors d'un incendie, place du marché, une chaîne d'au moins 300 personnes avait été constituée pour accéder à la rivière. On utilisera des matériaux de récupération et le coût ne dépassera pas 500F.

Sur la route impériale n° 10, là où la ville fait construire un quai à ses frais, il faut prolonger l'aqueduc du Batardeau (amont du pont Henri IV) qui ne pourra plus déboucher en haut de la rampe de l'abreuvoir, cette dernière étant supprimée. On le prolongera jusqu'au nouveau quai.

Pendant ce temps, une grande enquête est ouverte relative à un projet de navigation sur la Vienne entre Chauvigny, Bonneuil, Châtellerault et la Loire. La Vienne est navigable depuis Chitré, mais le barrage de la manufacture empêche l'arrivage des pierres des carrières de Chauvigny... A l'île Joany, un barrage avec porte marine est nécessaire. Alors en 1866, la ville lance un emprunt de 15 000F, jugé prématuré par le gouvernement. En 1869, on attend une réponse favorable, en 1870 le projet est adopté avec quelques modifications, mais la commission provisoire remplaçant le Conseil d'Etat (la France est en guerre), n'est pas de cet avis. Encore un projet qui tombe à l'eau...

V. La troisième République : une chaussée non submersible

*« Emperrement » de la chaussée, entretien, rive droite,
quai Napoléon I^{er}²⁶² (1869-1877)*

Suite aux avant-projets de 1869-1870, le ministre accorde la conversion de la chaussée de blocage en chaussée d'« emperrement » de façon à disposer sur le quai Napoléon I^{er} d'une voie charretière de 7m, caniveaux compris et de deux trottoirs avec bords en pierres de taille. Mais la guerre arrive. Fin 1872, 2 500F de crédits sont alloués à ce projet, la ville vote 500F et au début de l'an 1873, les travaux peuvent commencer. On va procéder à l'adjudication, mais le nouveau maire ne retrouve pas le dossier. Pourtant la surface arrondie et polie des pavés est dangereuse pour les nombreux passants allant du pont au marché. Et en juin de la

²⁶² A.D.86, 3S/11 et A.M.C., O/carton 86.

même année, M.Cartier²⁶³ suscite une pétition demandant l'exhaussement du quai Napoléon I^{er} de 1m et l'arrêt des travaux des Ponts et Chaussées.

Le mois suivant, les habitants du quai de l'abattoir, de la rue du pont et de la place de l'île Cognet présentent une contre pétition : si on hausse la rive droite, c'est la rive gauche qui est menacée car l'eau s'y écoulera. Pour faire bonne mesure, ils demandent aussi, la suppression de l'île. Décidément l'affaire n'est pas simple. L'ingénieur en chef mène l'enquête et décide qu'on ne peut retenir la plainte des habitants de Châteauneuf concernant l'exhaussement de la rive droite. Par contre il serait possible de supprimer l'île qui grossit de jour en jour et atteint 260m de long pour une largeur de 40m en amont à 20m en aval. Elle est plantée d'osier ce qui procure un revenu minime à l'Etat.

Déjà en 1865, à la demande des Châtelleraudais, une étude avait été réalisée pour hausser le quai rive droite, mais abandonnée rapidement suite à une pétition exagérée des propriétaires riverains. En août 1873, le Conseil Général souhaite la réalisation du projet, les riverains comprennent leur intérêt et promettent, sauf un, de ne pas demander d'indemnités à la condition que le remblai ne dépasse pas la troisième marche de la maison Bitch. La ville accorde 5 000F. Il faut prévoir un mur de soutènement de la rampe du port sur 39m de long (de la rue Saint-André jusqu'au mur du jardin Proa). Pendant les travaux, Cartier proteste que le niveau du remblai n'est pas conforme à ce qui était prévu et qu'il sera rendu responsable si des inondations se produisent. Si on n'a pas respecté le cahier des charges, c'est pour des raisons financières, les indemnités à verser auraient été trop fortes. L'ingénieur des Ponts et Chaussées dit avoir fait tout ce qui était en son possible. L'entrepreneur demande un arrêté préfectoral pour interdire la circulation sur le chantier pendant 15 jours afin de terminer, il obtient 5 jours en avril 1876. Et en mai, Cartier se manifeste à nouveau, disant qu'on a construit une rampe impraticable²⁶⁴. L'affaire semble close en janvier 1877.

²⁶³ Cartier, marchand de cristaux et porcelaines, faïence, 11 rue Saint-André.

²⁶⁴ Une lettre de Cartier, adressée à l'avocat Augeard et datée du 29.04.1881 évoque un jugement rendu contre une compagnie en décembre 1873. Est-ce la compagnie des Ponts et Chaussées qu'il aurait attaquée ? (collection particulière).

L'élargissement du quai rive droite

Les Châtelleraudais savent-ils ce qu'ils veulent ? Ils souhaitent maintenant élargir le quai entre la rue Saint-André et la rue Neuve (Gaudeau-Lerpinière) car les accidents de circulation sont nombreux. L'ingénieur répond à juste titre que le quai vient d'être amélioré, exhaussé, élargi en 1876 et porté de 6,7m à 10,8m. Cependant la demande est adressée par le Conseil Général au ministère et reçoit un accueil favorable. Le coût s'élève à 1 000F. Mais voilà, personne ne répond à l'adjudication²⁶⁵ et l'affaire en restera là.

Le quai de la manufacture, prolongement

Il est prolongé jusqu'à la tour du pont et on veut élargir la place de l'île Cagnet. Les propriétaires d'immeubles refusent les propositions faites par la commission spéciale. Le Conseil demande une déclaration d'utilité publique, acceptée à la majorité en janvier 1899²⁶⁶.

Le quai du 11 novembre, rive droite, entre les deux ponts

La ville achète par adjudication la maison Auger-Gaudeau²⁶⁷ pour la démolir, au mois de mai 1899. Sa présence empêche l'élargissement de la route. En décembre, alors que le gros œuvre du nouveau pont est terminé, on construit une chaussée de 6m entre deux bordures de pierre de taille, côté rivière le trottoir aura 1,5m de large. Le mur du quai sera un perré de pierres sèches, incliné à 45°, couronné par des pierres de taille. Deux escaliers descendent vers la Vienne, côté abreuvoir, et un grand escalier de 3m de large se raccorde avec le terre-plein existant. Les matières premières utilisées sont des pierres des carrières de Lussac, Brétigny, Presec etc..., des moellons de Châtellerault, Sainte-Maure etc..., des sables de La Gornière. On récupère des matériaux de démolition. L'exécution des travaux est prévue pour une durée de huit mois. En août 1901, un arrêté préfectoral décide des alignements à respecter.

²⁶⁵ L'entrepreneur peut espérer 10 % environ du montant de l'adjudication et dans le cas présent, compte tenu des mises de fonds, ce n'est pas rentable.

²⁶⁶ A.M.C. : Délibération du conseil municipal du 16.01.1899, séance extraordinaire.

²⁶⁷ Cette maison faisait l'angle du pont Henri IV, rive droite, en amont.

*Réfection des perrés, rive droite,
en amont de l'actuel pont Camille de Hogues²⁶⁸*

Les perrés construits après la crue de 1840 ont eu besoin de réparations en février 1873, du barrage aux tanneries. Qui des Ponts et Chaussées ou de l'artillerie allait honorer la facture ?²⁶⁹ Pour le directeur de la manufacture, il va de soi que c'est à la ville de prendre en charge les réparations. Depuis longtemps c'est le ministère de la guerre qui répare, la ville s'en désintéresse. Le 31 avril 1894, les perrés sont cédés en bon état au service de l'artillerie, qui est chargé de leur entretien. Mais depuis ce temps rien n'a été fait. Le ministre de la guerre écrit en 1897 au directeur de la manufacture, le priant de se concerter avec l'ingénieur des Ponts et Chaussées. Et le temps passe... En 1922, suite à de nombreuses inondations, les perrés sont déchaussés. Si une rapide protection n'est pas établie, le quai réalisé par la ville et le chemin de halage qui y fait suite seront emportés par les eaux. Il faut construire un mur en béton de ciment entre le pied et la limite des crues moyennes. Cela coûtera 161 550F à répartir sur deux exercices. Le ministre de la guerre approuve en septembre un devis de réparations de 6300 finalement, moitié pour l'Etat, moitié pour la ville et les travaux seront exécutés par la manufacture.

Le quai Sainte-Catherine, rive droite,²⁷⁰ 1899-1901

Pendant la construction du pont neuf, on aménage le quai submersible par les crues ordinaires entre la rue Deschazeaux et l'abreuvoir du Bien Nourri, en béton de ciment armé²⁷¹. En effet, les talus de hauteur variable sont éboulés après la rue de la basse ville et sont inexistant à hauteur de l'abreuvoir. La chaussée passe de 15m à 3,5m, la circulation devient très dangereuse. On va donc sur 400m construire une chaussée de 8m de large avec pentes longitudinale et transversale pour l'écoulement des eaux de pluie. Elle sera bordée de

²⁶⁸ Ce pont s'est construit en 1899- 1900.

²⁶⁹ A.M.C., O/86 et Archives de la Manufacture : inventaire 232/002, gisement 1.2.0.02.15.056, réfection des perrés.

²⁷⁰ A.M.C., O/77, O216, : quai Sainte Catherine.

²⁷¹ Béton de ciment armé, système Hennebique, breveté S.G.D.G.

bornes avec lisses en fer²⁷², comportera deux cales d'abreuvoir, en face la rue de la basse ville et du Bien Nourri. On utilise des matériaux identiques aux autres travaux. L'adjudicataire Eugène Augustin est tenu de n'employer que des ouvriers français et si possible de la localité. La ville est autorisée à entreprendre les travaux à ses frais²⁷³. Une crue en septembre occasionne une fois de plus des dégâts. L'entrepreneur accuse alors la ville de lui avoir fourni des terres de remblai de mauvaise qualité et la ville répond que l'entrepreneur aurait dû prévoir les crues dans le cahier des charges! La commission des bâtiments et du contentieux décline la responsabilité de la ville. La réception des travaux a lieu en janvier 1902.

Les droits de la ville, les demandes d'autorisation

Elle perçoit des droits de location de la part des bateaux qui stationnent. Plusieurs demandes émanent des bateaux réservoirs (Charles Lambeau, marchand de poisson en 1896, Auguste Deschamps, Mme Girard et Pierre Voisin pour des bateaux-lavoirs, Victor Couturier pour un bateau et une boutique à poisson en 1903, Omer Colas marchand de poisson en 1930...²⁷⁴) Ces propriétaires sont tenus également de payer une redevance annuelle à l'Etat. Plusieurs particuliers sollicitent l'autorisation d'établir une prise d'eau dans la Vienne, mais aussi des artisans ou industriels, tel M. Seguin pour la beurrerie de La Gornière. Il aura des ennuis car il déverse ses eaux usées « *qui infectent les eaux* »²⁷⁵. On demande aussi à prendre du calcaire dans le lit de la rivière pour daller des allées de maisons particulières. En 1934, la société nautique est autorisée à installer un plongeoir, rive droite, en amont du barrage de la manufacture, à La Gornière.

²⁷² Les lisses sont les parties horizontales glissées dans les bornes de pierre, servant à les relier pour constituer un garde fou. On en voit encore aujourd'hui sur les quais.

²⁷³ A.D.86, 3S/16 : Vienne navigable, mise à l'alignement.

²⁷⁴ A.D.86, 3S/16 : Mise à l'alignement 1896-1939.

²⁷⁵ *Idem.*

Dragage et balisage

Le voiturage de marchandises par eau s'est arrêté à la fin du XIX^{ème} siècle²⁷⁶. Le dragage est alors réclamé par les propriétaires de bateaux-lavoirs comme Auguste Deschamps en 1898, ou de bateaux-bains, celui de Mme Girard en 1902 qui ont besoin d'eau claire autour de leur installation. Le conseil municipal demande donc aux ponts et Chaussées d'effectuer le curage entre le barrage de la manufacture et l'île Joany le 17 janvier 1902.

VI. La guerre et l'après-guerre : de nouveaux matériaux

*Remise en état des perrés, suite ; îlot et digue submersible.*²⁷⁷

L'ingénieur militaire en chef Nardin, directeur de la manufacture, soumet en 1939 au ministère un projet de réfection de perré sur les bords de Vienne, rive droite du canal de décharge. Le ministre approuve la réalisation. Elle doit se faire en liaison avec la ville qui établira à ses frais les gardes de corps sur la bordure en béton armé. Le ministre précise que les documents confiés à l'entrepreneur sont confidentiels.

En 1953, 55m de perrés sont refaits juste en amont du pont neuf rive droite, avec une ossature et une dalle en béton armé, on supprime la cale de descente du pont neuf servant d'abreuvoir et de lavoir. Les travaux sont exécutés en juillet-août, pendant les basses eaux. Sur la rive on installe des bornes en béton armé destinées à recevoir la main courante en fer rond qui seront identiques à celles déjà existantes. Elles raccorderont la main courante à la balustrade du pont. Le béton armé a désormais remplacé la pierre. En même temps, on remet en état de la même façon le perré de l'îlot du barrage, côté rive gauche, sur une trentaine de mètres. Dix ans plus tard, 100m sont à reprendre

²⁷⁶ On signale encore deux accidents de navigation en décembre 1869, A.D.V. 3S 16, la Jeanne Louise et le Jean Bart, l'un sur le haut fond d'Antran, l'autre à l'entrée du canal de La Groie.

²⁷⁷ Archives de la Manufacture : inventaire 002/ 03.02, gisement 1.2.0.02.03.02.2, construction de murs de berge.

en aval du barrage de la manufacture, toujours sur la rive droite. L'entreprise Moreau et Rolland assure les travaux dont la réception provisoire a lieu en 1963, pour 56 000F.

Conclusion

De tous temps la Vienne a constitué un axe de communication très utilisé pour le commerce des pondéreux. Les mariniers, jusqu'à la fin de l'Ancien Régime, n'ont connu en guise de port que des havres dont les aménagements fixes restaient sommaires. Au XIX^{ème} siècle les deux rives se sont dotées de quais et cales de débarquement. Des routes ont emprunté ces quais ; la sécurité a été améliorée et les bords de Vienne embellis. A la fin des années 1830, une étude ambitieuse pour l'amélioration de la navigation jusqu'à la Loire a été menée, mais la dépense à engager est alors trop importante. Le projet du chemin de fer, déjà bien avancé, l'emporte²⁷⁸.

Le transport des voyageurs s'est ajouté à celui des marchandises au milieu du XIX^{ème} siècle. L'installation de la Manufacture d'armes royale a modifié les quais en amont ; et en 1899-1900, la construction du pont neuf a relié les deux rives concurrentes. Et tout ce bord de Vienne très animé s'est éteint peu à peu. Le dernier chaland a navigué en 1879. Le secteur vital s'est transféré à l'est de la route royale, autour de la gare, nouveau pôle d'attraction.

Geneviève CERISIER-MILLET

²⁷⁸ A.M.C., O/90 : Séance extraordinaire du Conseil municipal du 20 novembre 1865. En présence de M.Rivière , maire, on rappelle le choix décidé en 1838.

Sources

1. Sources manuscrites

Archives nationales (A.N.)

F 14/ 186. Travaux publics, subventions accordées pour balisage.

Archives départementales (A.D.V.)

3S/10. Dragage et balisage. Port de Châtellerault. (Plans) 1808-1832.

3S/11. Suite, 1831-1882.

3S/12. Passerelle sur chemin de hallage. Embarcadère pour bateau à vapeur.

3S/16. Mise à l'alignement, 1896-1939.

3S/17. Réclamation des riverains, accidents de navigation, 1867-1869.

3S/56. Curage, balisage, chemin de hallage, 1810-1857. Port de Châtellerault, plans, 1809-1833.

3S/57. Suite, 1842-1854.

3S/58. Suite, 1835-1848

Archives municipales. (A.M.C.)

Carton 86, série O/216. Quai Napoléon.

Carton 90, série O. Barrage pour la navigation de la Vienne.

Carton 77, série O/216. Construction du quai Ste Catherine.

Délibérations du Conseil municipal : séance extraordinaire du 16.01.1899.

Archives de la Manufacture.

Inventaire 232/002. Gisement 1.2.0.02.15.056. N° du carton : annexe 1881 à 1964. Plans d'eau, réfection des perrés.

Inv 002/03/01. Gis 1.4.0.00.00.02.6. Carton n°: 1818 à 1957. Plans déversoirs, perrés, digues submersibles, graphiques de la Vienne.

Inv 002/03/02. Gis 1.2.0.02.03.02.2. Carton : 1948-1963. Construction de murs de berge.

Inv 002./03/01. Gis 1.2.0.02.01.13.1. Carton : 1919-1924.

Réclamation des riverains, crues.

Bibliothèque municipale.

E.GODARD. Manuscrit, tome IV, extraits des registres de délibérations du Corps de ville.

2. Sources imprimées

BARBIER Alfred, *Le pont de Châtellerault(1564-1830)*, Poitiers, 1901.

BOUCHER A., *La navigation sur la Vienne. à travers les âges*, Tours 1964.

DE SAINT-GENIS Victor de, *Inventaire des Archives municipales de Châtelleraut antérieures à 1790*, Châtelleraut, 1877

RAMBAUD Pierre, « Le commerce de Poitou par le Clain et la Vienne au XVIIIe siècle », in *B.S.A.O.*, 3^e et 4^e trim. 1920.

RIPAULT Louis, « Activité des bateliers », in *La petite Gironde* du 4 juillet 1942.

SAILHAN P., « La navigation fluviale de la Vienne », *Le Pays chauvinois*, S.R.A.C. n° 29, mai 1992.