

Les routes départementales et chemins vicinaux en Charente-Inférieure au XIX^e siècle

► † Pierre Bardeau

Avant son décès, notre regretté secrétaire avait accumulé des notes précises en vue d'écrire un article sur le réseau des routes départementales et chemins vicinaux du département. Nous les publions telles quelles. Cet inventaire permet de comprendre les objectifs assignés à chaque liaison d'un maillage qui recoupe la trame des grandes routes impériales ou royales. Ces routes et chemins constituent toujours l'armature du réseau routier actuel du département. Le complément à cet article, rédigé par Patrick Deludin, permet de mieux repérer les continuités et les nouveautés.

En plus des routes impériales¹, le décret du 16 décembre 1811 ordonne la création d'un réseau de routes secondaires par les conseils généraux de chaque département.

Suivant l'article 13 du décret, chaque conseil général doit, dans sa session de 1812, déterminer quelles routes doivent, par leur importance, être classées au nombre des routes départementales. Ces routes sont au nombre de 1.165 pour l'ensemble du pays². Leur construction, reconstruction et entretien sont à la charge des départements, arrondissements et communes qui sont reconnus participer plus particulièrement à leur usage. Par cette création, l'Empire s'efforce surtout de restreindre les charges pesant sur l'État, en les reportant sur les collectivités locales.

L'article 25 du décret demande au préfet de nommer, parmi les membres des conseils généraux, d'arrondissements, municipaux, d'asso-

ciations et des particuliers, une commission dont il désigne le président et le secrétaire. Cette commission doit exercer une surveillance des travaux sur les routes départementales dans l'intérêt des institutions et particuliers qui ont contribué à leur subvention. L'objet de ces routes est de favoriser les échanges entre les différentes parties du département et de participer à son développement économique. Ces routes relient les chefs-lieux d'arrondissement entre eux en passant par une ou plusieurs routes impériales ; ou un chef-lieu d'arrondissement à un port. Les modalités définies par le décret pour les routes impériales sont également applicables aux routes départementales, mais la charge financière est entièrement imputée aux conseils généraux.

À partir de 1889, les routes départementales sont incorporées progressivement dans la voirie vicinale. En 1900, ce déclassement est réalisé dans 55 départements. A la fin du XIX^e siècle, l'investissement en faveur des routes départementales représente un somme de 17 millions de francs.

¹ Roccafortis, Bulletin de la Société de Géographie de Rochefort, 3^{ème} série, tome IV, n°28, septembre 2001.

² Atlas historique des routes de France, Presse de l'École des Ponts et Chaussées, 1886.



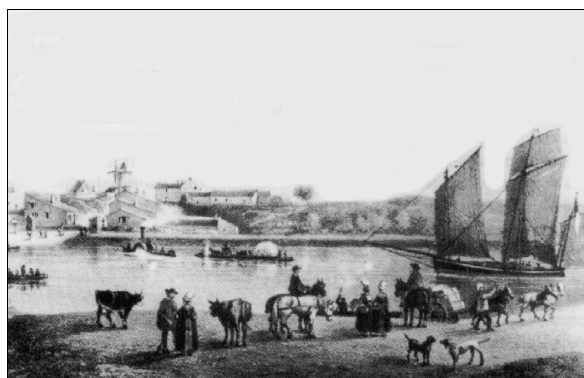
La carte de la Charente-Inférieure extraite de l'*Atlas national illustré* de 1852 montre bien l'organisation du réseau routier (routes nationales et départementales en trait gras) qui a subsisté pour l'essentiel

Les routes départementales en Charente-Inférieure

Le décret du 7 janvier 1813 classa 11 routes départementales³ :

RD n°1 : Rochefort-Royan (42,721 km)

Son importance est due pour une part aux foires mensuelles qui se tiennent à Saujon, et d'autre part à la communication du port de Royan avec ceux de Rochefort et de La Rochelle, notamment en cas de guerre maritime, car elle facilite les approvisionnements venus par la Gironde. Un passage d'eau existait sur la Charente, entre Rochefort et Echillais au lieu dit Martrou. La liaison est assurée en 1839 par un grand bac accessible aux voitures par les deux extrémités, un grand bac à une seule entrée, un bac moyen, un petit bac et un batelet. Le montant du bail est de 4.825 F par an. Un pont suspendu à péage est reconnu nécessaire par le directeur des Ponts et Chaussées le 12 août 1837, entre la ville de Rochefort et le port de la Cabane Carrée en amont de l'arsenal, en remplacement du bac de Martrou (hauteur de 25 m, largeur de 6, 50 m dont 4, 80 m entre trottoirs). Ce pont doit bénéficier d'une subvention de 150.000 F allouée par l'État et une contribution de 250.000 F votée par le conseil municipal de Rochefort. Il faut ajouter une somme de 58.000 F pour la construction des deux rampes d'accès, et d'une voie de raccordement à la route départementale n°1 d'une longueur de 5 km dans les marais de la commune d'Echillais sur la rive gauche. Ce projet n'aboutit pas, le bac n'est remplacé par le pont transbordeur que nous connaissons de nos jours, qu'en 1900.



Le bac du Martrou au XIX^e s. Gravure de Mercereau (coll.-privée)

RD n°2 : Port-Maubert-Barbezieux (42,865 km)

L'utilité de cette route est de procurer à la ville de Jonzac et à sa région riche en eaux-de-vie, un débouché vers la route impériale n°157 qu'elle croise à St Genis, et au-delà vers Port-Maubert situé sur la Gironde.

RD n°3: Rochefort-Marennes (19,763 km)

L'objet de cette route est la communication de Marennes avec Rochefort, et au-delà vers l'île d'Oléron en passant par Brouage, lorsque l'on veut éviter le trajet par mer. Les principaux transports effectués sur cette route, au début du XIX^e s., sont celui du sel récolté dans les salines de l'arrondissement de Marennes et des poudres de guerre entreposées dans les magasins de Brouage.

Cette route est desservie par deux passages d'eau. Le premier, situé sur la Charente au niveau de Soubise, est assuré par un grand bac accessible aux deux extrémités, un grand bac à une entrée, un bac moyen, un petit bac et un batelet. Comme pour le passage de Martrou, les tarifs des droits perçus fixés par le décret du 5 ventôse an XII ont fait l'objet de nombreuses plaintes. Ces réclamations obligèrent l'administration à revoir les baux chaque année entre 1836 et 1838, alors que ceux-ci avaient été conclus par adjudication, comme pour tous les passages d'eau du département, pour une durée de quatre ans. Le montant annuel du bail est de 2.250 F.



Cette carte postale des années 1970 (coll.-Deludin) montre bien la succession de trois moyens de franchissement de la Charente au Martrou : de droite à gauche, la rampe d'accès à l'ancien bac, le pont transbordeur inauguré en 1900 et le pont mobile aujourd'hui détruit pour laisser place au pont actuel

³ Statistiques de la Charente Inférieure, M. A. Gautier, 1839



Soubise : du bac tiré par un petit remorqueur à vapeur avant 1914
(tableau de Mortrain – Musée des Beaux Arts de Rochefort)
au bac automoteur dans les années 1940
(carte postale, coll-Deludin)

Le deuxième passage se trouve sur le havre de Brouage et est assuré par un bac et un batelet. Le montant annuel du bail est de 3.000 F. La construction d'un pont est décidée par ordonnance royale du 29 juillet 1837 en remplacement du bac. Le tablier en bois de charpente est divisé en trois travées, dont celle du milieu est mobile. La construction, fixée pour une durée de dix huit mois, est assurée par l'adjudicataire du péage, concédé pour une durée de quinze ans. Celui-ci reçoit en outre une subvention de 6.000 F. Le contrat est signé le 25 octobre 1837.

RD n°4 : Rochefort-St-Jean-d'Y (32,771 Km)

Le but de cette route est d'assurer une partie des approvisionnements du port de Rochefort depuis l'arrière-pays riche en eaux-de-vie et en bois de chauffage et de charronnage. Le trafic sur cette route est peu important, car fortement concurrencé par la Boutonne qui est canalisée jusqu'à Saint-Jean d'Angély.

Un passage d'eau à Tonnay-Boutonne sur la rivière du même nom, est remplacé par un pont entièrement en bois soumis à péage. Sa construction fut approuvée le 12 novembre 1831 par le ministre du Commerce et des Travaux publics. L'adjudication est passée le 28 décembre de la même année, en fixant la durée de la concession à 21 ans. La réception est prononcée le 4 octobre 1833 et le passage du public est autorisé par un arrêté préfectoral en date du 8 du même mois. Ce pont comportait une travée mobile de 7,50 m pour permettre la circulation des bateaux navigant sur la rivière.

RD n°5 : St-Jean-d'Y-Cognac (13,744 km)

Cette route est la suite logique de la précédente pour les eaux-de-vie, et permet le développement des localités traversées.

RD n°6 : Saintes-Mortagne (31,579 km)

Elle relie Saintes et l'intérieur du département, avec le petit port de Mortagne, sur la Gironde, en passant par Gémzac. Elle participe au développement du port de Mortagne, déjà important pour les échanges de marchandises avec Bordeaux.

RD n°7 : Saintes -Fort Chapus (45,707 km)

Elle établit une communication entre Saintes et Marennes, et rencontre la route départementale n°1 à Cadeuil. Elle participe à l'exploitation des vastes marais qu'elle traverse entre Cadeuil et Marennes, et facilite le transport vers Brouage des poudres fabriquées à Angoulême. Par ordonnance royale du 12 mai 1836, cette route est prolongée dans l'île d'Oléron, pour une longueur de 22,227 km, et porte le nom de « route de Saintes à la tour de Chassiron ».

RD n°8 : Royan-Pons (38,796 km)

Cette route est d'une grande importance locale car elle dessert un arrière-pays très fertile et très commerçant en reliant Pons, Cozes et Gémzac.

RD n°9 : La Rochelle-Luçon (20,138 km)

Elle dessert les villages situés entre La Rochelle et Marans, et favorise l'exploitation des marais. Son importance sera accrue avec l'amélioration de la route dans le département de la Vendée jusqu'à Luçon.

Un passage d'eau existait au lieu-dit Le Brault sur la Sèvre Niortaise. En 1823, l'administration acquit les bâtiments, les terrains et le matériel destinées à l'exploitation du passage et les remit en état. Un contrat d'exploitation fut conclu avec un particulier, reconduit en 1825 pour une durée de cinq ans, moyennant une redevance annuelle de 200 F, l'entretien des bacs restant à la charge de l'administration. En 1828, il apparut la nécessité de procéder au remplacement du grand bac ; le concessionnaire proposa alors de construire à ses frais un nouveau bac à condition de ne plus payer de loyer pendant une durée de quinze ans. La proposition fut acceptée par le Préfet par arrêté en date du 23 décembre 1830 et approuvé par le ministre des Finances le 5 avril suivant. Un bac neuf fut donc construit et une exonération fut accordée jusqu'au 31 décembre 1846.

RD n°10 : Mirambeau-La Roche Chalais (52,941 km)

L'objet de cette route est de relier toute la partie du département située à l'est de la route impériale n°11 avec Saintes et La Rochelle. Les terres traversées sont incultes mais cette route pourrait y encourager les défrichements, en procurant un débouché aux produits de l'agriculture.

RD n°11 : Saintes-Saujon (20,380 km)

Cette route assure un débouché aux vins et blés, provenant de la région de Saintes, au port du Ribèrou sur la Seudre. En retour, poisson et sel sont transportés vers l'intérieur.

Par la suite, d'autres routes ont été classées dans la voirie départementale :

RD n°12 : Pons-Cognac (16,256 km)

Classée par ordonnance royale du 9 août 1826, cette route est la suite de la RD n° 8, en assurant un débouché vers la Gironde des eaux-de-vie fabriquées dans la région de Pons. Elle établit aussi une communication entre Cognac et Bordeaux, point d'embarquement principal des eaux-de-vie à destination de l'Angleterre, premier client à l'exportation après la levée du blocus des côtes françaises.

RD n°13 : Cognac-Barbezieux (8,810 km)

L'importance de cette route est la même que celle de la RD n°12, et assure la communication entre Cognac et Bordeaux par l'intermédiaire de la route royale n°10, qu'elle rencontre à Barbezieux. Elle est classée par ordonnance royale du 28 février 1827.

RD n°14 : Saujon-La Tremblade (22,876 km)

Classée par ordonnance royale du 14 septembre 1835, elle est la suite logique de la route départementale n°11 vers la côte d'Arvert. Elle dessert les ports situés sur la rive gauche de la Seudre, et favorise les échanges tels que les huîtres vertes dont il est fait un grand commerce.

RD n°15 : Ars -Fort de la Prée (21,020 km)

Cette route fut classée par ordonnance royale du 18 mai 1836. Le motif de son classement, tout comme pour la partie de la route n°7 dans l'île d'Oléron classée quatre jours plus tard, est de faire participer les habitants de l'île aux avantages des routes départementales, pour lesquelles ils contribuent aux dépenses comme tous les habitants du département.

A partir de 1830, les autorités prirent conscience que les routes départementales étaient un complément des routes royales, indispensables au développement rural, et méritaient un effort financier. Dès 1829, le budget alloué à leur confection et à leur entretien est multiplié par deux, et par trois pour les années suivantes. Un crédit spécial supplémentaire fut voté le 6 novembre 1831 sur les fonds extraordinaires du trésor public, représentant 25% du budget annuel départemental, et fut entièrement employé dès l'année suivante.

Les chemins vicinaux

Les chemins vicinaux ont pour objet la communication intérieure des communes ; ils constituent la petite voirie. Cette voirie est le complément indispensable aux routes royales et départementales pour un bon système de communications. Elle permet le transport des marchandises du lieu même de production vers les marchés.

La voirie secondaire avant 1836

Longtemps, ces chemins furent tout à fait négligés, à tel point que dans plusieurs parties du département, ils avaient cessé d'être praticables à

cause de l'arrêt de tous travaux, du défaut de surveillance et très souvent de l'empiètement des propriétaires riverains sur le domaine public.

Concernant ce dernier point, un arrêté préfectoral du 13 juillet 1820 prescrivit à tout propriétaire qui voudrait clore un terrain touchant la voie publique d'en demander l'autorisation au maire de la commune qui fixerait l'alignement à suivre.

Le 18 avril 1822, les conseils municipaux de l'ensemble du département de la Charente-Inférieure examinèrent l'état des communications vicinales de leurs communes et, à cette occasion, le préfet les rappela à leurs obligations d'entretien.

La loi du 28 juillet 1824 créa, comme pour les routes, les prestations en nature pour l'entretien de la voirie communale. Les conseils municipaux ne votèrent jamais cette disposition mais utilisèrent le principe des subventions communales qu'admettait cette nouvelle loi.

Le 9 mars 1825, une instruction préfectorale approuvée par le ministre de l'Intérieur, détailla les dispositions réglementaires et précisa les moyens d'exécution concernant cet entretien.

L'année suivante, un agent spécial par arrondissement fut chargé de la surveillance des travaux.

L'ensemble de ces mesures permit la réalisation de beaucoup de réparations, facilitant ainsi les communications locales.

La loi du 21 mai 1836

Cette loi dite « de Thiers-Montalivet » établit le statut de la voirie communale :

Les chemins vicinaux sont répartis en trois catégories :

- Les chemins de grandes communications (GC) assurant les relations des communes avec les localités principales et, plus tard, les grandes gares.

- Les chemins d'intérêts communs (IC) reliant un groupe de communes avec le chef lieu de canton et, plus tard, une gare secondaire.

- Les chemins vicinaux ordinaires (VO) ou chemins communaux, reliant une commune à une autre ou à un hameau.

L'entretien des chemins de grande communication était à la charge des conseils généraux sous forme de subventions.

Concernant les chemins d'intérêts communs et les voiries ordinaires, l'article 2 de la loi créa les prestations en nature, correspondant à trois journées de travail demandées aux habitants. Ce travail obligatoire pouvait, suivant l'article 4, être racheté en espèces, mais cette disposition ramenait cet entretien aux plus beaux jours de la corvée. Le conseil général fixa, dans sa session de 1836, les valeurs correspondantes. A titre d'exemple, la journée d'un homme valide, âgé entre 18 et 60 ans correspondait à 1,25 F ; celle d'une paire de bœufs à 3 F, celle d'une charrette attelée à un cheval à 3 F également.

Conformément à la loi, le service des chemins vicinaux fut confié, sous la direction du préfet, à six agents voyers principaux (un par arrondissement), rémunérés à hauteur de 1.600 à 1.800 F par an, et à neuf agents voyers secondaires ou voyers conducteurs (deux pour les arrondissements de Jonzac, Saintes et St-Jean-d'Angély et un pour les trois autres arrondissements) payés 1.000 F par an.

L'article 7 de la loi permit le classement de 31 chemins de grande communication par le conseil général dans sa session de 1836 pour une longueur totale de 630,468 km pour le département.

En 1866, le département comptait 3.463 chemins vicinaux répartis de la manière suivante :

- 82 GC pour 1 715 km
 - 86 IC pour 1 067 km
 - 3295 VO pour 5 909,5 km
- soit un total de 8.691,5 km.

En 1861, Napoléon III demanda un effort dans la poursuite de l'achèvement des chemins vicinaux, mais les crédits étaient constamment refusés pour les routes, et le grand programme de 100.000 km de chemins vicinaux fut mis très tardivement en chantier.

La loi du 11 juillet 1868 relative à cet achèvement octroya des subventions et permit les emprunts.

Finalement, c'est la loi du 12 mars 1880, octroyant de nouvelles ressources, qui étendit un peu le réseau routier, si bien qu'avant la fin du XIX^e siècle, ce réseau comptait 135.000 km de GC, 75 000 km d'IC et 254 000 km de VO. Avec les routes nationales et départementales, on avait atteint ainsi l'objectif longtemps rêvé d'un kilomètre de voie pour un kilomètre-carré de territoire, ce qui faisait du réseau français le plus dense, sinon le premier du monde ■

La numérotation des routes de France et du département

► Patrick Deludin

Pour compléter les articles de Pierre Bardeau, ces quelques éléments permettent de mieux comprendre la logique de la numérotation des routes françaises jusqu'à aujourd'hui, en particulier dans le département de Charente-Maritime.

Nos grandes routes ont d'abord été impériales de 1811 à 1815, puis royales de 1815 à 1848, nationales de 1848 à 1851, de nouveau impériales de 1851 à 1870, et enfin nationales depuis 1870.

La première numérotation date de Napoléon 1^{er}, mais sera entièrement revue en 1824, par suite de la dissolution du Premier Empire. Les routes impériales rejoignaient en effet les villes d'Ostende, Amsterdam, Coblenze, Mayence, Bâle, Milan et Rome, et seront limitées quasiment aux frontières de la France actuelle⁴.



Malgré cela, et le fait que bien d'autres voies vont être créées en un siècle par l'État, la numérotation existante sera en grande partie reconduite, avec parfois des regroupements ou des prolongations. Elle conservera une « logique rayonnante » ou une continuité entre départements, poussée parfois fort loin : la RD 999 joint ainsi Montauban à Beaucaire, soit tout de même près de 400 km d'une seule traite, et étale ses très nombreux virages sur 4 départements. Bien évidemment, les transversales vont s'affranchir du « kilomètre zéro des routes de France », implanté sur le parvis de Notre-Dame de Paris.

Ainsi, différents tronçons de routes impériales joignant Paris à Rome via Menton deviendront la Nationale 7, reprenant le numéro du trajet Fontainebleau-Lyon⁵.

En Charente-Inférieure, la route impériale RI 12, reliant Poitiers à Rochefort via Niort, est devenue la RN 11, et la RI 11 donnera naissance à la RN 10. La différence d'une unité est induite de la disparition de la RI 3, qui n'est pas directement rebaptisée car elle donnera naissance aux RN 31 et 51.

A la suite de la tentative de soulèvement légitimiste par la duchesse de Berry en Vendée en 1832, le Roi Louis-Philippe décide de la construction d'un réseau de routes dans l'ouest de la France, supposé permettre une arrivée très rapide des forces armées.

⁴ Voir articles de Pierre Bardeau : *Roccafertis* n°28, sept. 2001 « Les routes impériales et royales en Charente-Inférieure » ; n° 29, janv. 2002 : « Les routes impériales et nationales en Charente-Inférieure ».

⁵ Voir le tracé des routes impériales dans *Roccafertis* n°28, *op. cit.* fig. 1, p. 346.

La loi du 27 juin 1833 établit un système de routes stratégiques dans les départements de l'Ouest. Leur objectif avoué était de mettre fin aux guerres civiles qui ont désolé la Vendée. Soumises à l'autorité militaire, elles sont au nombre de trente-huit. Aucune de ces routes ne traverse la Charente-Inférieure, les départements concernés les plus proches étant les Deux-Sèvres et la Vendée. Elles seront reversées dans la numérotation des routes impériales et départementales par un décret impérial du 10 juillet 1862.

Dans les années 1930, on assiste à une nationalisation massive des axes secondaires, à la fois pour pallier la nécessité de développement et d'entretien des routes par rapport à l'essor du trafic automobile, mais aussi pour relancer l'économie suite à la grande dépression de 1929. Le nombre de routes répertoriées dépasse alors 850.

Autour de Rochefort, les nationales se répartissent ainsi jusqu'en 1973 :

- la RN 733, vers Royan,
- la RN 137, vers Saintes au sud et la Rochelle au nord,
- la RN 11, en direction de Surgères et Niort,
- la RN 739, vers Saint-Jean-d'Angély.

À cela, il faut ajouter que nos îles étaient traversées par la RN 734 en Oléron, Ré accueillant pour sa part la RN 735. Et Fouras avait droit à sa RN 137^C, impasse greffée sur la RN 137. Ces trois numérotations ne doivent bien sûr rien aux routes impériales.

Mis à part divers contournements de villages, deux modifications importantes de tracés interviendront à proximité de Rochefort.

La première lorsqu'en 1964, la RN 137 ne traverse plus Tonnay-Charente mais franchit le fleuve sur le pont de Saint-Clément puisque le pont suspendu est désormais fermé à la circulation automobile. Les nationales 137 et 739 se trouvent alors regroupées en tronc commun depuis le carrefour proche des silos de la route de Lussant jusqu'au bas de la côte de la Vigerie.

La deuxième est consécutive à la fermeture du pont transbordeur de Martrou en 1967, la RN 733 entrant dans Rochefort par le nouveau pont à travée mobile.

Les déclassements de 1973 vont amener le phénomène inverse de 1930. L'état rétrocede en effet aux départements un bon nombre de routes nationales, préparant ainsi la décentralisation des années 1980 et 2000. Dans la plupart des cas, les « nouvelles » départementales se contentent de réutiliser les numéros des « anciennes » nationales. Une nouvelle nomenclature est mise en place le 27 février 1978, pour tenir compte des voiries réellement créées, principalement autour des grands centres urbains.

Par arrêté interministériel en date du 18 décembre 1972, sont déclassées du réseau routier national et reclassées dans la voirie départementale de la Charente-Maritime avec effet au 1^{er} janvier 1973 les sections de routes nationales désignées ci-après :

DÉNOMINATION des routes.	SECTIONS DÉCLASSÉES	LONGUEUR Kilomètres.
R. N. 10 bis.	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 26,050.....	26,050
R. N. 11	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 34,546.....	34,546
R. N. 137 C..	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 5,340.....	5,340
R. N. 137 ...	Entre le P. K. 111,720 à P. K. 118,550.....	6,830
R. N. 138 ter.	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 2,635.....	2,635
R. N. 139 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 90,820.....	90,820
R. N. 150 ...	Entre la limite du département des Deux-Sèvres et Saintes : P. K. 0,000 à P. K. 21,800	21,800
R. N. 699 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 27,626.....	27,626
R. N. 700 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 19,880.....	19,880
R. N. 728 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 41,680.....	41,680
R. N. 730 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 101,434.....	101,434
R. N. 731 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 24,910 (dont 2,338 en Charente)...	24,910
R. N. 732 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 40,178.....	40,178
R. N. 733 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 39,160.....	39,160
R. N. 734 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 29,128.....	29,128
R. N. 735 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 29,695.....	29,695
R. N. 739 ...	Sur toute sa longueur : P. K. 0,000 à P. K. 44,456.....	44,456
	Longueur totale.....	586,168

Pour la Charente-Maritime, ce sont 586 km de nouvelles départementales qu'il va falloir gérer. Pris un peu de court, car bien entendu le financement ne vient plus de l'État, les départements ont lancé en priorité à la fin des années 70 des commandes de... panneaux « trous en formation », avant que les budgets nécessaires à l'entretien des chaussées soient crédités ! Et les cartouches, ces petits rectangles agrémentés du numéro de la voie surmontant les panneaux directionnels, ont disparu pendant... un certain temps. Il fut donc une époque où circuler en voiture en France n'a pas été chose aisée, les directions étant souvent peu explicites, voire farfelues.

La loi de décentralisation du 13 août 2004 va entraîner des modifications beaucoup plus profondes. Le 1^{er} janvier 2006, l'État reverse en effet aux collectivités locales plus de 18.000 nouveaux kilomètres de routes, avec cette fois des compensations financières assurées. Depuis cette date, nous sommes donc en présence de 11.800 km de nationales et autoroutes non payantes, et de 385.000 km de départementales. La nouvelle nomenclature a été en principe achevée le 1^{er} janvier 2007.

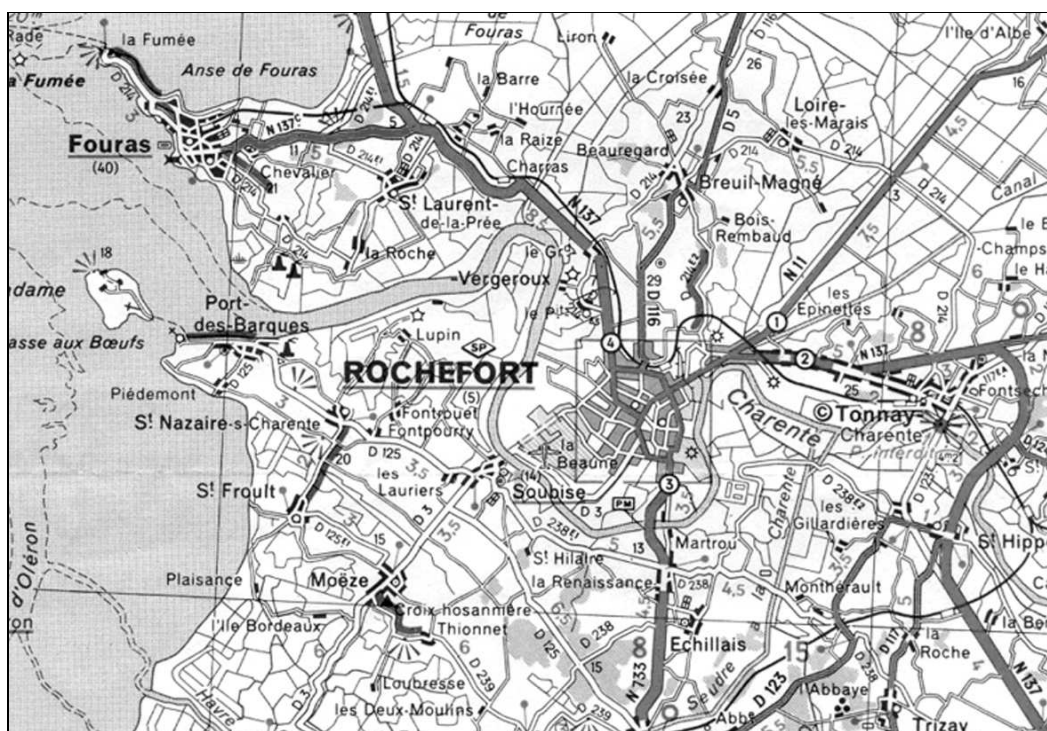
En menant à bien cette refonte de la numérotation, les instances se sont vite aperçues qu'il n'était pas toujours possible d'effectuer comme précédemment un simple basculement de RD à RN : de nombreux numéros se trouvaient déjà attribués, suite à la première refonte. Pour

remédier à cet inconvénient, et afin de limiter les conséquences d'un changement qui risquait d'être trop profond, il a été introduit dans la numérotation le chiffre 9 pour les centaines. Il prend la place des chiffres 1 à 3. Cependant, l'État n'ayant pas laissé de consignes quant à cette nouvelle numérotation, chaque département a jugé bon d'apposer son propre choix, généralement sans concertation avec les entités limitrophes. Ainsi, il arrive aujourd'hui que les départementales changent de désignation en changeant de département, alors qu'elles avaient été créées pour justement faciliter, entre autres, la liaison entre les préfectures. C'est le cas de la Nationale 7 qui est devenue D 607 (Seine-et-Marne), 307 (Rhône), 907 (partiellement dans le Vaucluse), 7N (Bouches-du-Rhône) voire 6007 (Alpes-Maritimes). Seul le département du Var a conservé la trace de cette route mythique en la rebaptisant D N7.

Autour de Rochefort, la valse des numéros se résume, semble-t-il ainsi, au premier abord :

- la RN 733, vers Royan, est devenue la RD 733. Elle franchit depuis 1991 le viaduc sur la Charente, et évite Rochefort par l'ouest, pour aboutir au rond-point en direction de la Rochelle.
- la RN 137, vers Saintes au sud et la Rochelle au nord, s'appelle désormais la RD 137.
- la RN 11, en direction de Surgères et Niort, s'est transformée en RD 911.
- la RN 739, vers Saint-Jean-d'Angély, se nomme en toute logique la RD 739.

Comparaison entre la carte Michelin 1971, page de gauche, et la carte IGN 2009, page de droite



Il faut ajouter à cela qu'Oléron est désormais traversée par la RD 734 en Oléron, et Ré par la RD 735. Et c'est désormais la RD 937^C qui mène à Fouras. Tout ceci laisse penser que les principes précédemment énoncés n'ont pas entraîné ici de gros chamboulements.

Mais à y regarder de plus près, on s'aperçoit que, si l'ancienne nationale contournant Tonnay-Charente s'appelle bien RD 137, en tronçon commun avec la route de Saint-Jean, ce qui n'est plus devenu que « l'entrée de Tonnay » côté Rochefort, cette belle route à trois voies anciennement bordée d'arbres, a gagné le numéro RD 117. Revenons plus à l'ouest à la RD 137, où c'est la RD 739, la bonne vieille route de Saint-Jean, qui pénètre dans Rochefort, le numéro 137 étant attribué à la déviation nord qui longe l'autoroute et qui semble se terminer au rond-point suivant, au croisement de la route d'Aigrefeuille (voir l'histoire de la RD 5 dans *Roccafertis* n° 43). Où donc est passée notre ancienne nationale ?

Pour rejoindre la Rochelle, il faut donc sortir par le rond-point du Brillouet, planté désormais sur l'ancienne RN 137 encore bordée de superbes platanes. C'est la RD 733 qui mène au rond-point

suivant donnant accès au Vergeroux.

Passée la bande d'accélération, on emprunte donc la « 4 voies », qui reprend pour deux de ses voies le tracé de la RN 137 et qui se trouve dans le prolongement de l'« autoroute des Oiseaux » A 837 : on la suit pendant quelques centaines de mètres, comme l'atteste la borne perchée sur le rail central. Mais, après ces bizarreries, on atteint en toute logique la RD 137 avant le virage de Charras.

L'entrée de la Rochelle réserve également bien des surprises : la RN 137 pénétrait par Aytré, mais elle a été déviée avant le reclassement de 1972. Sa remplaçante en ville s'appelle donc RD 937, et la RD 137 est devenue la rocade. Simple. Non, pas tant que cela, car elle a en fait conservé son statut de nationale ! Et c'est tant mieux au vu des travaux importants qui s'y font régulièrement.

Tous ces éléments ne figurent pas forcément sur les cartes, même à grande échelle, et c'est l'observation sur le terrain des bornes et cartouches qui permet de s'en apercevoir. Inutile de dire qu'il vaut mieux connaître son parcours plutôt que de se fier aux numéros... ou posséder une aide à la conduite informatisée ■

