

LES ROUTES IMPÉRIALES ET ROYALES

EN CHARENTE-INFÉRIEURE (1799-1848)

Parmi les désordres qu'a produits la Révolution, le mauvais état des routes est un des plus frappants. Durant le XVIII^e siècle l'entretien des routes est assuré par la corvée royale généralisée en 1738, mais son rachat reste possible sur la base d'un impôt complémentaire dont le montant est proportionnel à la taille de l'individu. Cette corvée est abolie en 1786 pour être remplacée par des prestations en nature libérables en argent.

La loi du 24 fructidor an V établit une taxe d'entretien qui est perçue aux barrières placées sur toutes les grandes routes de la République. Le produit de cette taxe doit être affecté exclusivement à l'amélioration des routes. Les recettes de ces péages ne rapportent que des sommes très inférieures au montant des dépenses réellement engagées à cause d'un détournement généralisé et les routes sont tombées dans un état déplorable.

Les routes du premier Empire (1799-1815)

Sous l'Empire, la corvée réapparaît sous le nom de prestation en nature et la taxe d'entretien est remplacée par l'impôt sur le sel. Les péages sont supprimés en 1806.

Le décret impérial du 16 décembre 1811

Le décret impérial du 16 décembre 1811 peut être considéré comme l'acte fondateur de l'organisation des routes modernes. Il règle toutes les modalités concernant la construction, la réparation et l'entretien des routes impériales et départementales. Les routes impériales sont ordonnées¹ (1) en trois classes et leur nomenclature est donnée en trois tableaux joints au décret. Un numéro d'ordre est attribué à chacune de ces routes.

- Les routes de 1^{ère} classe, au nombre de 14, joignent Paris aux frontières et aux ports (fig. 1-2). L'objet principal de ces routes est de faciliter les grandes campagnes napoléoniennes dans le déplacement des troupes vers les champs de batailles, ainsi que l'administration des territoires conquis. On note sur la carte des routes impériales que les routes de première classe se dirigent pour une part vers les pays limitrophes que sont la Belgique (routes impériales n° 1, n° 2 et n° 3), la Prusse (routes impériales n° 4 et n° 5), la Suisse (route impériale n° 6), l'Italie (routes impériales n° 7 et n° 8) et l'Espagne (routes impériales n° 10 et n° 11) ; d'autre part la jonction avec les grands ports militaires que sont Toulon (route impériale n° 9), Rochefort (route impériale n° 12), Brest (route impériale n° 13) et Cherbourg (route impériale n° 14).

- Les routes de 2^e classe au nombre de 13, assurent la même fonction mais sont de moindre importance (fig. 1-2).

¹ *Atlas historique des routes de France*, Presse de l'École des Ponts et Chaussées, 1986.

Paris est le centre de ce système routier. C'est du parvis de la cathédrale Notre-Dame que partent les routes impériales des deux premières classes. Les premiers numéros sont donnés aux routes situées au-dessus d'une ligne Paris-Le Havre par rotation dans le sens des aiguilles d'une montre, avec Paris pour centre.

- Les routes de 3^e classe, au nombre de 202, relient les grandes villes entre elles ou à la capitale (fig. 2). Ce sont des routes régionales dont l'entretien est assuré à frais communs entre l'État et les départements traversés.

L'entretien des routes impériales est assuré par des cantonniers stationnaires au frais du gouvernement¹. On adjoint à chaque cantonnier, lorsqu'il y a urgence, un ou deux aides temporaires. Ces cantonniers ont obligation de porter secours et assistance aux voyageurs qui en auraient besoin. Ils sont revêtus d'un uniforme composé d'un gilet et d'un pantalon bleu roi. Leurs schakos² ainsi que leurs boutons sont timbrés du mot « cantonnier ». Leur salaire est de 33 à 36 francs par mois, et quelques-uns, employés temporairement comme surveillants, reçoivent un complément de 6 francs.

Lorsque la chaussée a été réparée et que le passage n'y est pas encore fréquent, on n'y établit pas de cantonnier stationnaire jusqu'à nouvel ordre. L'entretien est réalisé par un atelier ambulante, à des époques déterminées. La fourniture des matériaux de construction ou de réparation est confiée à des entreprises par adjudication au rabais pour une durée de trois ans. L'approvisionnement des matériaux d'entretien a lieu alternativement d'une année sur l'autre sur l'un ou l'autre accotement de la route, afin d'éviter la confusion des matériaux d'un exercice budgétaire avec l'exercice précédent. Ces matériaux sont pris dans les terres et les carrières les plus proches et ils diffèrent beaucoup par leur qualité (Dans une partie du département, on emploie de la pierre calcaire dont la poussière, délayée par les eaux pluviales, forme une boue épaisse dans laquelle se tracent facilement de profondes ornières). Cette organisation permet une baisse des dépenses entre 1812 et 1815, grâce également au remplacement du régime d'entretien à forfait par celui à fourniture fixe, et par l'emploi de cantonniers salariés par l'Etat.

L'article 109 du décret exige que les travaux d'entretien de curage et de réparation des fossés des grandes routes soient exécutés par les propriétaires riverains, d'après les indications et les alignements qui seront donnés par les agents des Ponts et Chaussées. Cette disposition donne lieu à beaucoup d'arbitraire, et parfois, les instructions sont irréalisables. Ce travail demandé aux propriétaires n'est qu'une réparation ou un entretien et suppose au préalable l'existence des fossés. Mais, en beaucoup d'endroits, il n'en existe aucune trace parce qu'ils ont été comblés par les riverains qui n'en conviennent jamais, ou par les ouvriers qui y ont déversé les boues ou autres déblais provenant de la chaussée. Cet entretien est presque partout refusé et en conséquence, cette partie du service des routes est fort peu avancée en 1818.

La plantation d'arbres est également mise à la charge des riverains, ce qui occasionne aussi de grands inconvénients, et assure presque toujours l'insuccès de toutes les tentatives de l'administration. Il ne doit y être planté que des espèces

¹ Statistique de la Charente, J.-P. Quenot, 1818.

² Coiffure rigide à visière de forme tronconique, portée de nos jours par les élèves de l'école militaire de Saint-Cyr.

d'arbres pouvant devenir centenaires, dont la rareté se fait de plus en plus sentir. Les propriétaires préfèrent leur substituer des essences moins nobles telles que le peuplier et l'acacia.

Les routes royales (1815-1848)

Une nouvelle organisation et une réforme financière

Quelques années après les événements de 1815, l'organisation des routes subit un ajustement, consécutivement aux contractions des limites territoriales du pays, avec par exemple, la disparition de la route impériale de 1^{ère} classe n° 3 de Paris à Hambourg. Le réseau de routes royales, puis redevenues impériales, et enfin nationales allait rester pratiquement inchangé jusqu'au grandes modifications de la deuxième moitié du XX^e siècle. Un nouveau classement est achevé en 1824, qui définit également trois classes:

- Les routes de 1^{ère} classe, au nombre de 28, relient Paris aux frontières et aux grands ports militaires, pour une longueur totale de 15 000 km, et correspondent à peu de chose près aux routes impériales des deux premières classes définies par le décret du 16 décembre 1811.

- Celles de la deuxième, au nombre de 97, joignent une frontière à une autre, sans passer par Paris, pour une longueur totale de 17 000 km.

- Les routes de troisième classe, en nombre considérable, relient les grandes villes entre elles, et représentent une longueur totale de 20 000 km.

Les voies des deux premières classes, primordiales sur le plan militaire et économique, sont construites et entretenues aux frais de l'État. Malgré l'organisation mise en place sous l'Empire, l'entretien des routes, fortement malmenées par le passage des troupes régulières ou par la guerre, est médiocrement réalisé. La période impériale laisse la voirie française à peu près dans l'état où elle se trouvait aux dernières années de la crise révolutionnaire.

Beaucoup de travaux neufs ne voient leur aboutissement que bien après la chute de l'Empire: en 1824, la longueur des routes royales est, sur le papier, de 33 535 km, or seuls 14 289 km sont utilisables, c'est-à-dire pas même la moitié. Sur les 19246 km restants 14 349 km sont à réparer, 3439 km sont à terminer et 1458 km à ouvrir.

Un plan de rénovation est alors établi en 1824 par le directeur des Ponts et Chaussées qui demande les crédits nécessaires. Fauté de crédits importants, on se contente de réorganiser le système des cantonniers: les baux sont résiliés, et les cantonniers (chargés de l'entretien d'un canton) sont payés à la tâche. L'entretien des fossés est mis à la charge de l'État ou du département par l'article 2 de la loi du 12 mai 1825, mais les riverains sont toujours tenus de recevoir les boues et les sables provenant du curage, ainsi que les eaux s'écoulant des routes.

A partir de 1830, les autorités prennent conscience de l'extension du trafic des messageries et des entreprises de roulage: la route devient un agent économique de premier rang. Il convient donc de faire un effort financier en sa faveur, et une enquête sur la situation des routes est réalisée. C'est de cette période que date une amélioration sensible de l'état d'entretien des chaussées avec l'apparition de la nouvelle technique de revêtement due à l'ingénieur Mac Adam. Le macadam est. une couche de pierres

concassées avec du sable et compactées au moyen d'un rouleau compresseur. La circulaire du 3 septembre 1831 permet la concession de nouvelles sections de routes à des sociétés de spéculateurs, dont la rentabilité est assez évidente. Beaucoup plus importantes sont les concessions d'ouvrages d'art, à commencer par le « grand pont » de Bordeaux, et plus tard les ponts suspendus. Les droits de péage sont également rétablis en 1833 pour la correction des rampes. Un règlement de 1835 organise un corps de cantonniers, formé de brigades de 6 hommes sous la direction d'un chef cantonnier. C'est de l'époque de la Restauration que datent les tracés régulièrement sinueux pour adoucir les rampes, qui caractérisent les nouvelles routes. Il en va de même pour les transformations locales des routes primitives au tracé rectiligne trop accidenté.

Finalement, c'est la loi du 14 mai 1837, en attribuant une somme de 115 millions de francs pour les routes, qui répond aux ambitions exprimées en 1830. Effort nécessaire, car sur 34512 km de routes royales existantes à cette date, seuls 24700 km sont utilisables, soit 70 % du réseau. Effort payant car les parties de routes en lacune¹ ne sont plus que de 2 % en 1855.

Un service des postes met à disposition du voyageur un choix d'élégantes voitures à chevaux circulant sur l'ensemble des routes principales du territoire balisées régulièrement de relais de postes. Un départ des malles-postes a lieu tous les soirs à 6 heures devant l'hôtel des postes à Paris vers toutes les grandes villes de province. Chaque voyageur a droit à 25 kg de bagages répartis dans une malle en osier ou en bois au couvercle bombé garni de tissu et entouré de lanières de cuir aux dimensions imposées par l'administration. Le nombre de places par voiture est limité à 3 ou 4 places et il est nécessaire de réserver sa place 15 jours avant sur présentation d'un passeport. Les passagers effectuant l'intégralité du parcours jusqu'au terminus sont assurés de partir, alors que ceux qui ne réalisent qu'une partie du trajet ne sont certains de partir qu'au moment du départ. Les voitures de la malle-poste sont prioritaires sur tout autre roulage sous peine d'amende. La durée du trajet Paris-Bordeaux est de 36 heures. Mais la fonction principale de ce service est d'acheminer le courrier du gouvernement, de préférence à tout autre transport. A côté de ce service public il existe d'autres entreprises de roulage pour voyageurs et marchandises, tels que les Messageries Royales, les Messageries Laffite-Caillard et C^{ie} desservant les villes de moyenne importance telles que Niort, Rochefort, La Rochelle et Saintes pour notre région. A partir de la mise en service, en 1844, de la ligne de chemin de fer Paris-Orléans, les diligences et leur attelage embarquent dans le train. Quatre heures plus tard, ils reprennent la route traditionnelle.

Les routes royales en Charente-Inférieure

Les routes royales dans le département de la Charente-Inférieure sont au nombre de 9 et représentent une longueur totale de 429, 581 km. Trois routes sont classées en 1^{ère} catégorie, une dans la seconde et cinq dans la troisième. A ces routes royales il faut ajouter une route stratégique pour une longueur de 2, 630 km.

¹ Routes où la circulation est interrompue ou fortement entravée, soit que la route n'existe pas, soit qu'elle n'existe encore qu'en terrain naturel, soit enfin qu'elle existe seulement en l'état de chemin vicinal très imparfait dont il faudrait changer le tracé, le relief et les dimensions.

Route royale de 1^{ère} classe n° 10 de Paris à Bayonne et en Espagne

D'une longueur de 19, 683 km dans le département de la Charente-Inférieure. L'objet principal de cette route est la communication de Paris avec Bordeaux, et son prolongement vers l'Espagne. Cette route, initialement de 1^{ère} classe n° 11 suivant le décret impérial de 1811, fait correspondre, au niveau régional, les villes riches et peuplées de Poitiers et Angoulême à Bordeaux. Cette route traversant l'extrémité sud du département, très boisée, relativise son importance économique au niveau du département de la Charente-Inférieure.

Route royale de 1^{ère} classe n° 10 bis de Paris à Bordeaux

D'une longueur de 25, 727 km dans le département de la Charente-Inférieure. Cette route est classée comme route royale de 1^{ère} classe par ordonnance du 6 novembre 1831. Elle prend son embranchement avec la route royale n° 10 à Chevanceaux, et assure une communication avec Bordeaux, en passant par Libourne où elle franchit la Dordogne par un pont. L'avantage de cette route est de s'affranchir du passage d'eau de la route royale n° 10 sur la Dordogne, entre Cubzac-les-Ponts et Saint-Vincent-de-Paul, pendant la reconstruction du pont Eiffel, terminé en 1860. Cette route est complètement terminée en 1839 (fig. 4).

Route royale de 1^{ère} classe n° 11 de Paris à Rochefort

D'une longueur de 35,291 km dans le département de la Charente-Inférieure. Cette route, initialement classée route impériale de 1^{ère} classe n° 12 par le décret de 1811, relie Paris au port militaire de Rochefort.

Les principaux transports qui se font sur cette route dans le département sont les eaux de vie du canton de Surgères pour le port de Rochefort et les bois de construction des forêts de Benon et de Chizé pour son arsenal.

Les diligences de Paris la suivent jusqu'à Surgères pour venir à La Rochelle, devenue préfecture du département de la Charente-Inférieure depuis le décret impérial du 19 mai 1810, entré en application au 1^{er} juillet au détriment de Saintes (fig. 6).

Route royale de 2^e classe n° 22 de Paris à la Rochelle

D'une longueur de 39, 331 km dans le département de la Charente-Inférieure. Anciennement classée route impériale de 2^e classe n° 25, elle prend son embranchement avec la route royale n° 11 à Mauzé, dans le département des Deux-Sèvres.

La route royale n° 137 l'emprunte entre Usseau et La Rochelle et la fait ainsi servir aux communications de cette ville avec Marans et Nantes. Dans le département, cette route sert au transport des vins et eaux-de-vie des localités qu'elle traverse au port de La Rochelle, ainsi qu'à celui des bois de la forêt de Benon.

Route royale de 3^e classe n° 137 de Bordeaux à Saint-Malo

D'une longueur totale de 134, 104 km dans le département de la Charente-Inférieure, cette route, initialement classée route impériale de 3^e classe n° 157, établit une communication entre Bordeaux et Nantes, en y faisant participer les principales

villes du département que sont Saintes, Rochefort et La Rochelle. En temps de guerre, son importance augmente encore, en suppléant alors aux communications maritimes.

Jusqu'en 1842, le passage de la Charente est assuré par deux grands bacs d'une capacité de 100 et 72 personnes et un petit bac de 22 personnes, moyennant un bail annuel de 5 200 f.

Le principe de construction d'un pont suspendu est arrêté par le directeur des Ponts et Chaussées le 3 octobre 1837, grâce à une subvention de l'État de 200000 f et à la concession d'un péage. Ce pont est composé de trois travées, une travée centrale de 90 m et deux travées latérales de 58 m, d'une rampe d'accès de 400 m de longueur côté rive gauche, et d'une route neuve de 440 m de longueur à créer dans la ville de Tonnay-Charente. La travée centrale, constituée d'un tablier de 5, 40 m de largeur entre garde-corps et équipé de trottoirs, est située à 23 m de hauteur au-dessus des plus hautes marées. La pose de la première pierre a lieu le 18 février 1841, et l'inauguration le 21 avril 1842 (fig. 10).

Le pont de Saint-Porchaire

La route de Bordeaux qui traverse le bourg de Saint-Porchaire devait, lors de sa construction, détruire une fontaine alimentant le petit ruisseau de l'Épine. La suppression de cette source, qui se trouve à peu près au centre du pont, constituait un préjudice pour les habitants, en raison de l'excellence de ses eaux. A leur demande, le génie des Ponts et Chaussées a construit une arche au-dessus et fait passer la route à environ 15 pieds d'élévation: par ce travail digne de fixer l'attention, la fontaine a été conservée¹ (fig. 11, 12, 13).

La tradition rapporte également que cette route a été tracée de nuit, en plaçant des paysans requis par l'autorité militaire avec des fanaux, dans le prolongement les uns des autres; ce qui expliquerait que la route soit aussi droite²...

Route royale de 3^e classe n° 138 de Bordeaux à Rouen

D'une longueur de 45, 474 km dans le département de la Charente-Inférieure. L'objet principal de cette route, sur laquelle il se fait peu de transport, est d'établir une communication entre Bordeaux, Saintes, Saint-Jean-d'Angély et Niort. Route anciennement classée route impériale de 3^e classe n° 158 (fig. 5).

Route royale de 3^e classe n° 139 de Périgueux à la Rochelle

D'une longueur de 90, 131 km dans le département de la Charente-Inférieure, cette route, initialement classée route impériale n° 159 de 3^e classe, fait communiquer La Rochelle et Saint-Jean-d'Angély avec Angoulême et Limoges. Elle est importante pour la partie du département situé au-delà de Saint-Jean-d'Angély, aucune autre route importante ne passant dans cette région. Après Aytré, elle se raccorde à la route royale n° 137. Cette route est complètement achevée en 1839 (fig. 7).

¹ *Statistique de la Charente-Inférieure*, A, Gautier, 1 839, 2 Panneau d'informations touristiques de Saint-Porchaire,

² Panneau d'informations touristiques de Saint-Porchaire.

Route royale de 3^e classe n° 141 de Clermont à Saintes

D'une longueur de 18,000 km dans le département de la Charente-Inférieure, cette route établit une communication entre les départements de la Charente-Inférieure, de la Charente, de la Haute-Vienne, et du Puy-de-Dôme. Elle rencontre la route n° 139 à Angoulême et fait participer ainsi le département de la Dordogne à cette communication. Elle traverse les villes riches et commerçantes que sont Angoulême, Jarnac, Cognac et Saintes (fig. 9).

Route royale de 3^e classe n° 150 de Poitiers à Saintes

D'une longueur de 21, 840 km dans le département de la Charente-Inférieure, anciennement route impériale n° 170 de 3^e classe. Les principaux transports sont les blés du Poitou destinés à être embarqués sur la Boutonne au port fluvial de Saint-Jean-d'Angély, et des vins des environs dans l'autre sens. Cette route rencontre la route royale n° 139 à Saint-Julien-de-l'Escap, et suit ensuite la route n° 138 jusqu'à Saintes (fig. 8).

Les routes stratégiques de l'Ouest

Elles constituent au XIX^{ème} siècle un exemple exceptionnel de programme régional d'investissement routier, qui a pris la suite des travaux déjà exécutés sous l'Empire pour compléter la pacification de la Vendée¹. Après les mouvements qui suivirent la révolution de 1830², le gouvernement juge nécessaire d'accélérer l'équipement de la région et d'achever son désenclavement routier. La loi du 27 juin 1833 établit, dans les départements de l'Ouest, un système de routes stratégiques distinctes des routes royales, départementales et vicinales.

Les travaux sont assimilés à des travaux militaires et un service spécial est organisé pour leur construction. Une ordonnance de la fin 1833 précise le détail des 38 routes à réaliser. Ce programme, totalisant 1465 km de routes nouvelles est pratiquement achevé en trois ans et demi. Ces routes ont une largeur limitée à 4 m en moyenne pour une plate-forme de 9 m.

Bien après leur achèvement, ces routes sont classées, en 1862, dans le réseau des routes redevenues impériales pour les deux tiers d'entre elles, et au réseau départemental pour le dernier tiers, avec les charges d'entretien correspondantes.

Route stratégique n° 2 de Saumur à la Rochelle

D'une longueur de 2, 630 km dans le département de la Charente-Inférieure³. Cette route suit la rive droite du canal de dessèchement du marais de Vix, entre le pont du Gouffre sur la Vendée et la route royale n° 137. Elle se raccorde à la route n° 137 à 1

¹ *Atlas historique des routes de France*, Presse de l'École des Ponts et Chaussées, 1886.

² Il s'agit de la tentative de coup d'état de la duchesse de Berry contre Louis Philippe, visant à remettre un Bourbon sur le trône de France. Elle sillonna la Vendée pour la pousser, sans succès, à l'insurrection.

³ Statistique de la Charente-Inférieure, A. Gautier, 1839.

400 m environ au-delà de Marans. Elle se confond ensuite avec cette dernière jusqu'à La Rochelle.

Elle est d'une grande importance stratégique et commerciale car elle abrège de 5 lieues (environ 22 km) la distance de La Rochelle et Marans à Fontenay. Elle rend plus faciles et plus prompts les communications avec l'intérieur de la Vendée, tant pour y envoyer des troupes et armes que pour les rapports de commerce avec Marans, l'un des marchés régulateurs des grains des côtes de l'Ouest.

Cette route est terminée dans le département en 1837. La portion de cette route étant très minime dans le département, sa construction est confiée au service de routes stratégiques du département de la Vendée, ainsi que les dépenses engagées. Seules les charges d'entretien sont attribuées au département de la Charente-Inférieure.

Lors du reclassement des routes stratégiques, en 1862, cette route reçut le numéro 138 ter dans le réseau des routes impériales.

Pierre Bardeau

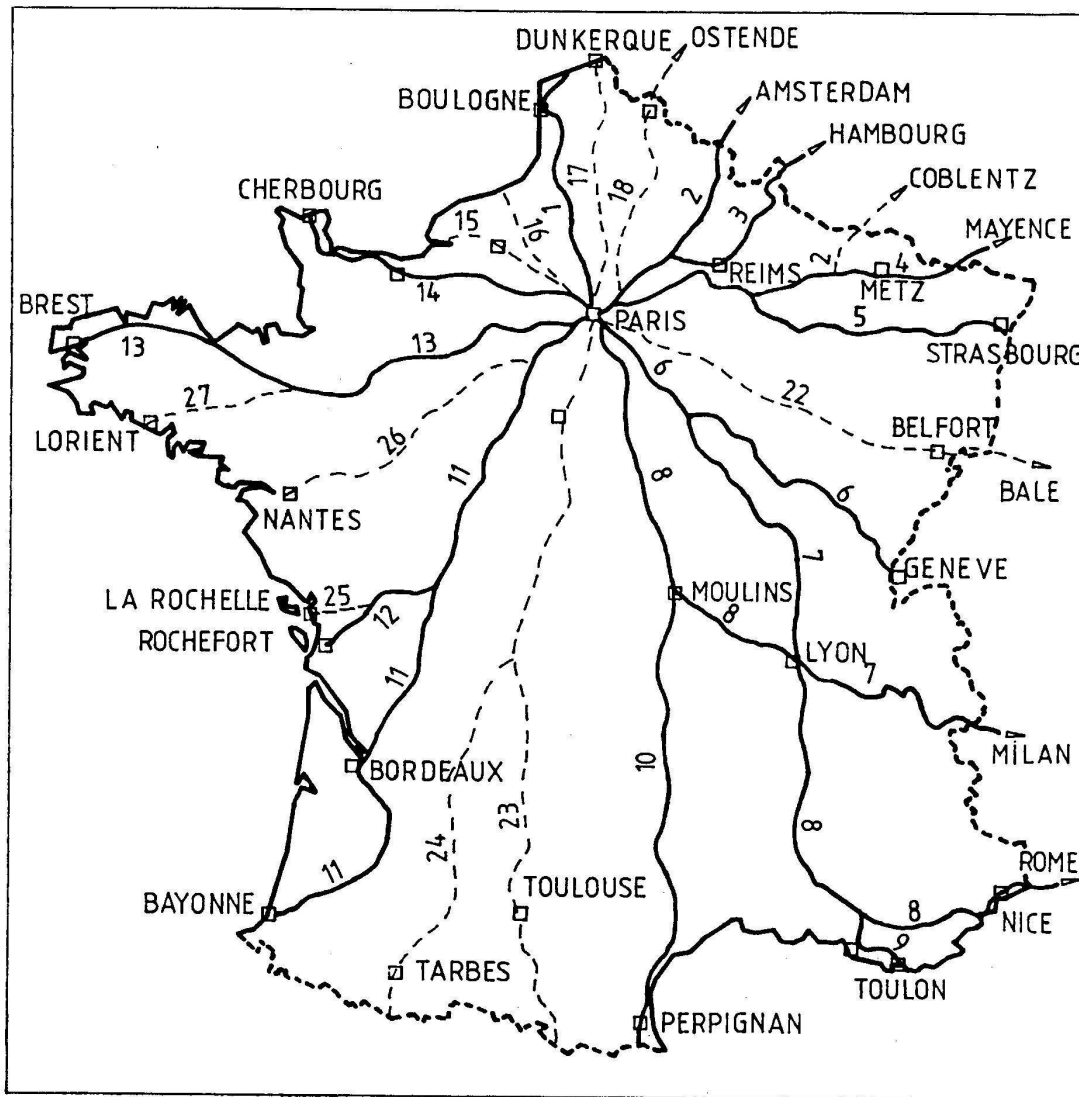


Fig. 1 : Les routes impériales en France des deux premières classes (16 décembre 1811)
 ——— Route Imp. de 1^{ère} classe - - - - - Route Imp. de 2^{ème} classe

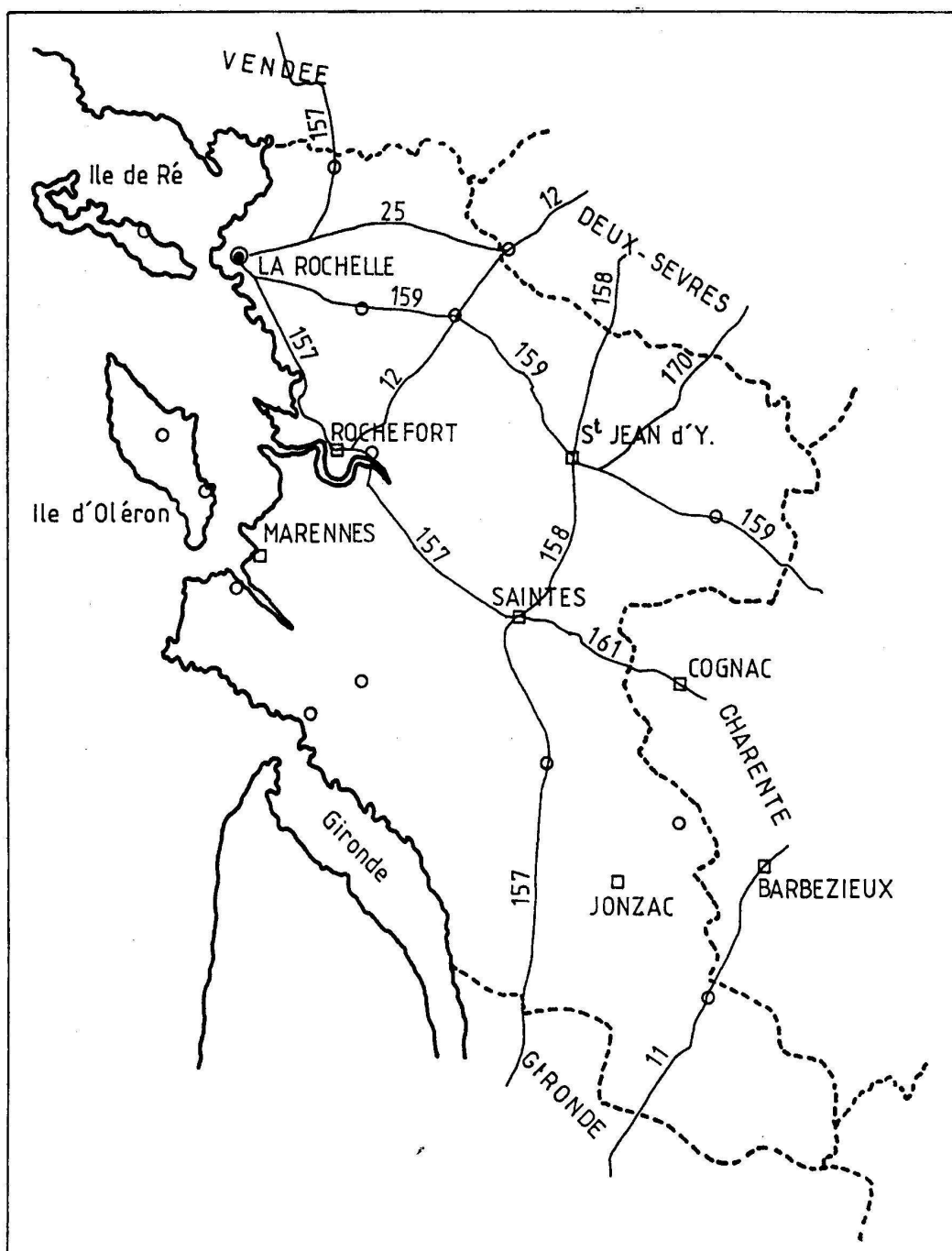


Fig. 2 : Les routes impériales en Charente Inférieure d'après la carte routière de la France 1816, revue et augmentée en 1821 (*Atlas historique des routes de France*, 1986)

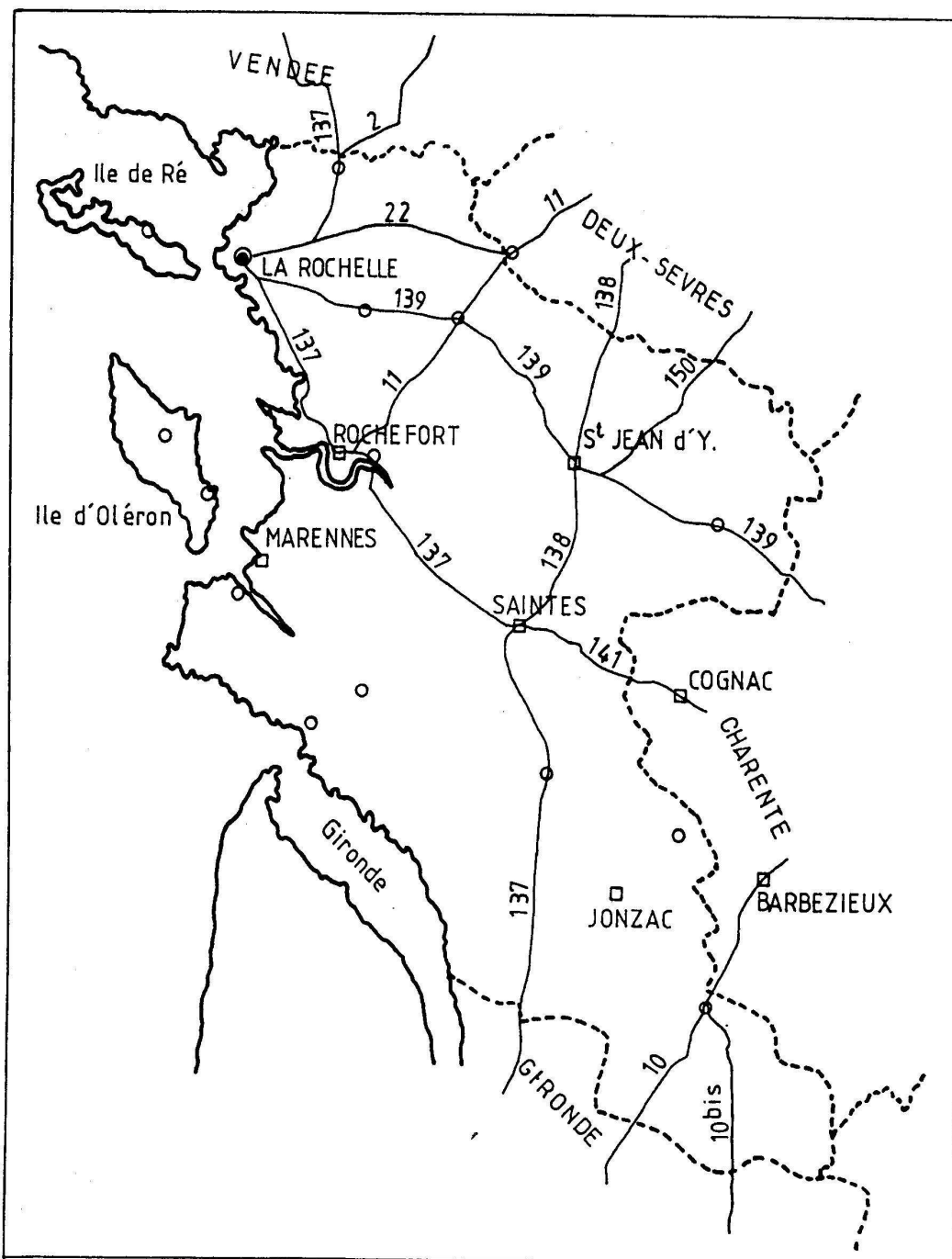


Fig. 3 : Les routes royales et stratégiques en Charente Inférieure



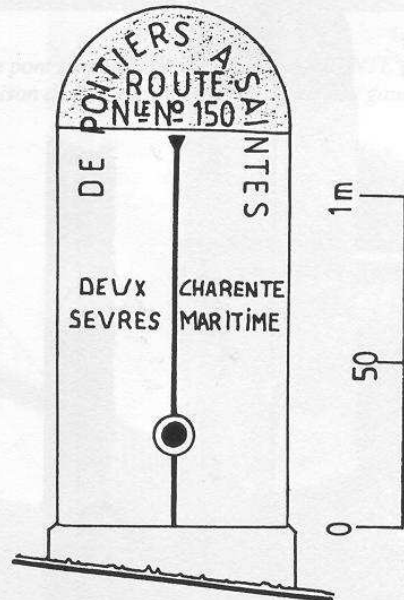
Fig. 4 : Borne de limite départementale entre la Charente Inférieure et la Gironde sur la route royale n°10 bis. ($h=1.39$, $l=0.65$, $ep=0.31$) seule la ligne verticale de limite départementale est visible.



Fig.5 : Borne de limite départementale entre la Charente Inférieure et les Deux-Sèvres sur la route royale n°138 à Villeneuve la Comtesse. ($h=1.54$, $l=0.71$, $ep=0.38$) le chiffre « IX » est inscrit sur le côté droit de la borne.



Fig.6 : Borne de limite départementale entre la Charente Inférieure et les Deux-Sèvres sur la route royale n°11 au nord de Surgères. ($h=1.052$, $l=0.71$, $ep=0.36$)



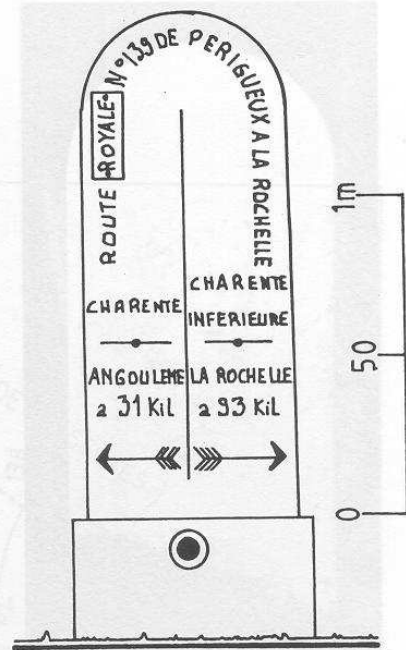


Fig.7 : Borne de limite départementale entre la Charente Inférieure et la Charente sur la route royale n°139 à Neuviq le Château. Remarquer la présence d'une plaque fonte portant le mot « ROYALE » venant modifier le classement initial de la route impériale. ($h=1.60$, $l=0.66$, $ep=0.30$)

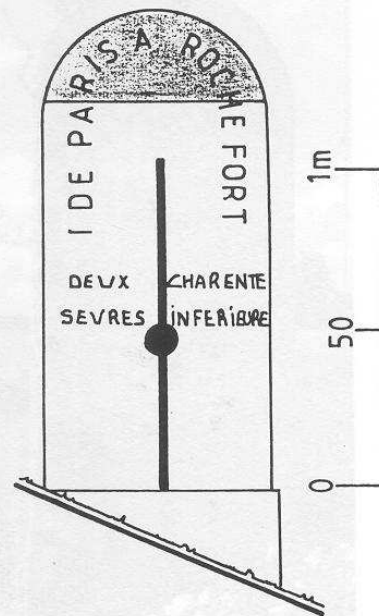


Fig.8 : Borne de limite départementale entre la Charente Inférieure et les Deux-Sèvres sur la route royale n°150 à La Villedieu. ($h=1.57$, $l=0.70$, $ep=0.37$)

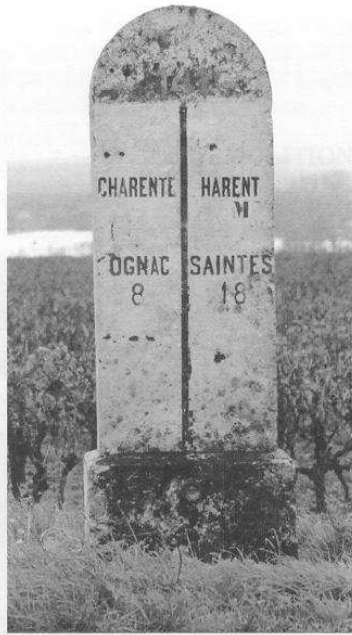


Fig. 9 : Borne de limite départementale entre la Charente Inférieure et la Charente sur la route royale n°141 à Chèrac. On note la présence de quatre trous de fixation dont la position est très comparable à la plaque fonte signalée sur la borne de la route royale n°139.

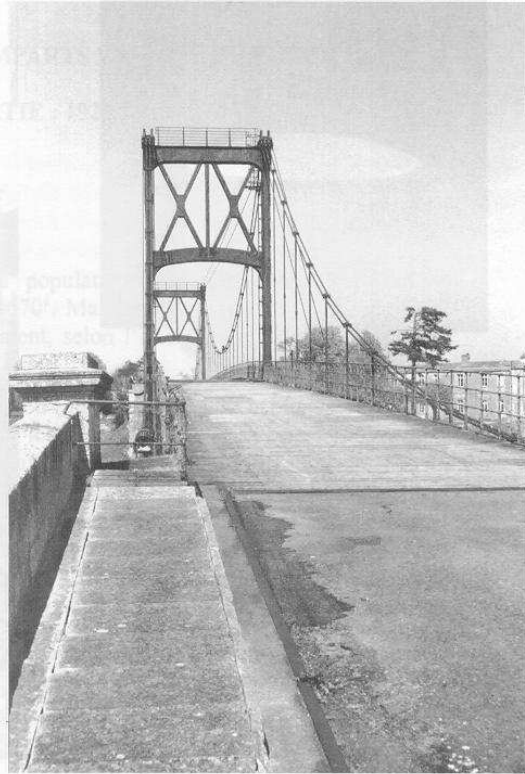


Fig.10 : Le pont suspendu de TONNAY-CHARENTE avec la maison du passeur au pied de la pile rive gauche.





Fig. 11 : Borne métallique sur le parapet du pont de Saint-Porchaire sur la route royale N°137 indiquant le 136^{ème} kilomètre depuis Bordeaux (Pont de Pierre, rive gauche de la Garonne).



Fig.12 : La fontaine sur le pont de St Porchaire



Fig.13 : Vue générale avec la fontaine au milieu du pont.