

LES ROUTES IMPÉRIALES ET NATIONALES

EN CHARENTE INFÉRIEURE (1848-1941)

Le décret impérial du 16 décembre 1811 organise pour la première fois le réseau de routes de notre pays en définissant leur classement en fonction de leur importance, et leur modalité de construction et d'entretien. Grâce à un effort financier exceptionnel, la plupart des routes sont, à la fin de la Restauration, complètement améliorées et régulièrement entretenues¹.

Les routes du second Empire (1848-1870)

Cette période voit une explosion du trafic consécutivement à l'augmentation des échanges entre les villes industrielles, mais la priorité des investissements est donnée aux chemins de fer en plein développement. Dès 1841, des fonds très importants sont transférés du programme d'investissement pour les routes, votés par la loi du 14 mai 1837, vers l'établissement des grandes lignes de chemins de fer de l'État. Dans un premier temps, les lignes nouvelles sont établies en étoile vers les grandes villes autour de Paris. La décision de prolonger la voie de chemin de fer Paris-Poitiers jusqu'à Rochefort est ordonnée par le décret du 27 mars 1852, pour être inaugurée le 6 septembre 1857. Le 30 mai 1863 l'autorisation est accordée à la Compagnie des Chemins de Fer des Charentes pour la construction d'une ligne La Rochelle-Angoulême-Limoges. Entre 1852 et 1870, le total des dépenses affectées aux routes impériales et aux ponts est de 115 millions qu'il faut comparer aux 610 millions pour les chemins de fer, non compris l'investissement des compagnies privées évalué à 6 milliards de francs.

Les voies navigables sont la première victime : contrôlées de plus en plus par des compagnies de chemins de fer, elles ne bénéficient d'aucun investissement financier d'importance en leur faveur permettant de rattraper le retard accumulé. Ce retard est encore pire pour les routes et les chemins vicinaux, cruellement sous-équipés. Il est vrai que ce dernier mode de transport n'est pas susceptible d'une modernisation spectaculaire. La plupart des crédits sont consacrés à l'amélioration des traversées de villes. Les crédits d'importance sont constamment refusés pour les routes redevenues impériales. Il faut attendre le régime suivant avec l'arrivée de l'automobile, pour que l'effort financier de l'État se porte à nouveau sur les routes.

C'est de cette période que datent les premières plaques en fonte précisant la direction et la distance des localités proches que nous retrouvons encore de nos jours sur les murs des bâtiments jouxtant les routes nationales. Ces plaques, fixées à bonne hauteur pour faciliter la lecture des cochers, sont les seuls témoins du passé de ces routes (planches 1 à 3).

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

La circulaire ministérielle du 9 août 1850, complétée par l'instruction du 17 juin 1851, décide que toutes les routes ayant au moins 10 m de largeur entre fossés doivent être plantés d'arbres sur le sol même du domaine public et au frais de l'administration. Ces plantations sont effectuées à 4,50m de l'axe de la route, espacées de 10m, quelquefois 5 m. Les essences les plus employées sont l'orme, le frêne, le hêtre, le chêne, le châtaignier, le peuplier et le platane à l'exclusion du tilleul et du marronnier ainsi que de tous les résineux. Ces plantations ont été à une époque contestées, à cause de l'humidité qu'elles entretiennent, surtout lors de la chute des feuilles. Mais cet inconvénient n'est reconnu que sur les voies mal entretenues ou pour les routes bordées de hauts talus.

En 1853, la circulaire Magne adopte un système uniforme de bornage des routes impériales : les accotements sont équipés de bornes kilométriques et hectométriques en pierre dure de pays ou en bois de chêne injecté de sulfate de cuivre.

Les routes nationales de la fin du XIX^e siècle

La fin du XIX^e siècle ne fait l'objet d'aucun bouleversement dans l'organisation des routes devenues nationales (fig. 1).

Les travaux neufs se raréfient de plus en plus en se limitant à des reconstructions de ponts, à des adoucissements de rampes, à des élargissements, à des aménagements de traverses urbaines, et à la plantation de nombreux arbres le long des routes, bien appréciés des piétons et charretiers. A la veille de la première guerre mondiale, on compte quelque trois millions de platanes repartis de chaque côté des routes du sud de la France, formant ainsi de véritables cathédrales végétales.

L'entretien des routes nationales représente un coût d'environ 33 millions de francs à la fin du siècle, non compris les frais d'administration.

Suite au changement de régime, l'abréviation *IMP^{LE}* figurant sur les plaques-fonte évoquées plus haut est effacée pour être remplacée sur la majorité d'entre elles par la nouvelle abréviation *NAT^{LE}* ou *N^{LE}*.

Les routes nationales du début du XX^e siècle

Menacées par l'avènement du chemin de fer, les routes ne reprennent de l'importance qu'avec l'arrivée des véhicules à moteur. Les premières automobiles apparaissent à partir de 1895, mais depuis quelques années, un usager nouveau sillonne les routes de France : le touriste sur sa bicyclette. Cette pratique nouvelle est développée par la découverte de John Dunlop en 1888, du pneumatique en caoutchouc gonflé à l'air pour un meilleur confort d'utilisation. Cette technique est démocratisée par André Michelin en 1892 avec le pneu démontable. En 1890, sept fous du vélo créent le Touring Club de France pour favoriser le tourisme. Un besoin nouveau apparaît : celui d'informer et de guider ces nouveaux usagers des routes qui viennent maintenant y rouler sur elles pour le plaisir. Le TCF est à l'origine de la création du code de bonne conduite en 1905 composé de neuf articles, ancêtre de notre code de la route, et du début de la signalisation de danger en 1908 (fig. 3).

C'est dans le même esprit que s'inscrit l'action des frères Michelin avec la création du guide rouge en 1900, et la diffusion des cartes du même nom au 1/200 000^{ème} à partir de 1910. Leur succès est dû à la présentation originale et pratique en accordéon, à la qualité de leur graphisme, à leur précision et à leur mise à jour tant sur la largeur de la chaussée que sur son état. Malgré une carte à grande échelle, l'automobiliste ne peut parcourir notre réseau routier sans se perdre fréquemment. Le jalonnement des routes prévu pour les piétons et les voituriers n'est plus adapté à la vitesse de déplacement des nouveaux usagers. La signalisation est très incomplète, varie d'un département à l'autre, et les inscriptions portées sur les bornes et poteaux indicateurs sont plus destinées aux cantonniers qu'aux touristes. Le génie d'André Michelin se manifeste le 26 octobre 1912 lors de l'inauguration du Salon de l'Aéronautique, où il réussit à faire signer une pétition nationale pour le numérotage des routes au président de la République Armand Fallières. Cette pétition réunissant 200 000 signatures en moins d'un mois, est remise au ministre des Travaux Publics. Le 17 mars 1913, une circulaire décide de la généralisation du numérotage des routes sur les bornes et plaques indicatrices. Aussitôt, ces numéros apparaissent en bonne place sur les cartes Michelin. Cette même année voit la création des routes touristiques dites « routes vertes ».

L'autre avancée qui bouleverse le paysage des routes de France est l'apparition de la signalisation routière indiquant les directions, les distances et le nom des localités traversées. Celle-ci est réalisée grâce aux plaques offertes généreusement par de grands industriels français tels que Michelin (encore lui !), Citroën, Dunlop, Peugeot, Renault... dans un but publicitaire. En 1920, la société Michelin lance une nouvelle borne révolutionnaire : la borne d'angle multidirectionnelle à quatre faces (fig. 6). Placée aux intersections, elle permet de concentrer en un même point plusieurs informations, mais elle ne sera homologuée qu'en 1931. Dans le même temps, Michelin produit aussi nombre de panneaux indicateurs en lave émaillée, muraux (fig. 5) ou sur pied. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, 45 000 carrefours sont signalés par les bornes d'angle, et plus de 70 000 autres panneaux de signalisation aux couleurs de Michelin balisent les routes de France. Leur extraordinaire solidité permet encore de nos jours de les rencontrer en nombre important dans les départements voisins des Deux-Sèvres et surtout de Vendée. Pour notre département, la signalisation de direction est assurée pour l'essentiel par des plaques octogonales Citroën en tôle émaillée. Ces plaques sont fixées à bonne hauteur sur les murs des bâtiments situés à l'intersection de plusieurs routes. Contrairement aux plaques Michelin, elles ne donnent aucune précision sur la catégorie et le numéro de la route empruntée. Malheureusement, ces plaques métalliques n'ont pas survécu aux conditions climatiques de notre région. Il ne subsiste à ce jour que quelques exemples de ces plaques en tôle fortement corrodées et complètement illisibles (fig. 7).

Les chaussées pavées sont de moins en moins nombreuses et ont même tendance à disparaître sous l'influence du cyclisme et de l'automobilisme, sauf dans la traversée des agglomérations importantes. La proportion de routes pavées en 1898 est de 2 362 km sur 38 015 km pour le réseau de routes nationales. Ce rapport se trouve moindre encore pour les routes départementales, et est insignifiant sur les chemins vicinaux. L'autre changement important subi par les routes françaises est l'amélioration sensible de leur état d'entretien. L'une des critiques formulées par les

usagers des routes, et en particulier par les riverains, est la poussière soulevée lors du passage des automobiles à grande vitesse avec les dégradations engendrées. La solution consiste à appliquer un revêtement à base de cailloux liés entre-eux par du bitume. Le premier essai de goudronnage a lieu en 1902 à Monaco. En 1919, le goudronnage des routes peut être pris sur les crédits affectés à leur entretien, ce que généralise la circulaire du 3 avril 1925. En 1930, l'essentiel du réseau national est ainsi revêtu.

L'année 1930 est une date importante pour les routes nationales¹ : depuis quelques années, plusieurs conseils généraux demandent à récupérer les crédits affectés par l'État à l'entretien des routes nationales afin de les répartir sur leur voirie départementale. La loi du 16 avril 1930 apporte la réponse suivante : classement par étapes, et sur un délai de trois ans, de 40 000 km de chemins appartenant aux voiries secondaires dans le réseau national. Sur les bases d'un programme établi par les Ponts et Chaussées et après accord difficile avec le conseil général, les routes suivantes sont versées dans le réseau des routes nationales :

- Route Nationale n° 699 de Mirambeau à Archiac par Jonzac
- Route Nationale n° 700 de Pons à Archiac
- Route Nationale n° 728 de Saintes au Chapus
- Route Nationale n° 730 de Saint-Aigulain à Royan par Mirambeau et Cozes
- Route Nationale n° 731 de Barbezieux à Saint-Hilaire-de-Villefranche par Cognac
- Route Nationale n° 732 de Cognac à Cozes par Pons et Gémozac
- Route Nationale n° 733 de Rochefort à Royan (fig. 4)
- Route Nationale n° 734 du Château-d'Oléron au phare de Chassiron
- Route Nationale n° 735 de Sablanceaux au phare des Baleines
- Route Nationale n° 739 de Tonnay-Charente à Saint-Jean-d'Angély et de Matha à Aigre
- prolongement de la route nationale n° 150 de Saintes à Royan

Cette transformation administrative n'améliore pas l'état de ces routes car aucun financement complémentaire ne leur est attribué ; d'autant que dans bien des cas, les voies les plus médiocres ont été volontairement choisies. Cette organisation restera en vigueur jusqu'en 1978 où un déclassement partiel et une nouvelle numérotation du réseau sont réalisés.

L'année 1935 voit le démarrage de grands travaux, au titre de la lutte contre le chômage consécutif à la crise économique, avec la création de grands itinéraires internationaux et une augmentation des crédits alloués :

- 1934 : 31 millions de francs
- 1935 : 274 millions de francs

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

-1936 : 467 millions de francs

-1937 : 602 millions de francs

L'objectif de ces travaux est de calibrer les chaussées de ces itinéraires à 7 ou 9 m en fonction du trafic avec débombement et bordures latérales, relèvement des virages, suppression des passages à niveaux et des carrefours avec les routes à grand trafic, et déviation autour des villes. Beaucoup de ces travaux très ambitieux sont arrêtés par la guerre. Pour le département de la Charente Inférieure, seule la route Nationale N°10 de Paris à Bordeaux bénéficie de ce programme.

Pierre Bardeau

Planche 1 : Plaques-fonte 40cm x 79cm sur les routes impériales n°11, n°22 et n°137



Plaque-fonte sur la route impériale n°11
à l'Ile-d'Albe.



Plaque-fonte sur la route impériale n°11
à Muron.



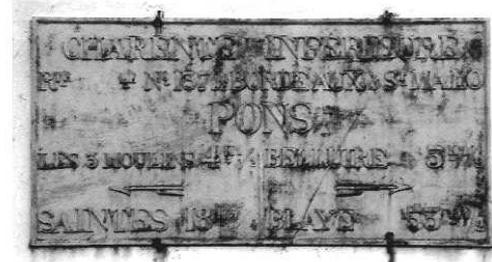
Plaque-fonte sur la route impériale n°22
à La Laigne.



Plaque-fonte sur la route impériale n°22
à Ferrières.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137
à Plassac.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137
à Pons.

Planche 2 : Plaques-fonte 40cm x 79cm sur la route impériale n°137



Plaque-fonte sur la route impériale n°137 à La Jard.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137 aux Trois Moulins.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137 à La Vallée.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137 à Rhulon.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137 à Saint-Porchaire.



Plaque-fonte sur la route impériale n°137 à Marans.

Planche 3 : Plaques-fonte 40cm x 79cm sur les routes impériales n°138, n°139 et n°141



Plaque-fonte sur la route impériale n°138
Chez Talvard.



Plaque-fonte sur la route impériale n°139
à Siecq.



Plaque-fonte sur la route impériale n°139
à Reigner.



Plaque-fonte sur la route impériale n°139
à La Jarne.



Plaque-fonte sur la route impériale n°141
au Pontreau.



Plaque-fonte sur la route impériale n°141
au Fond-du-Loup.

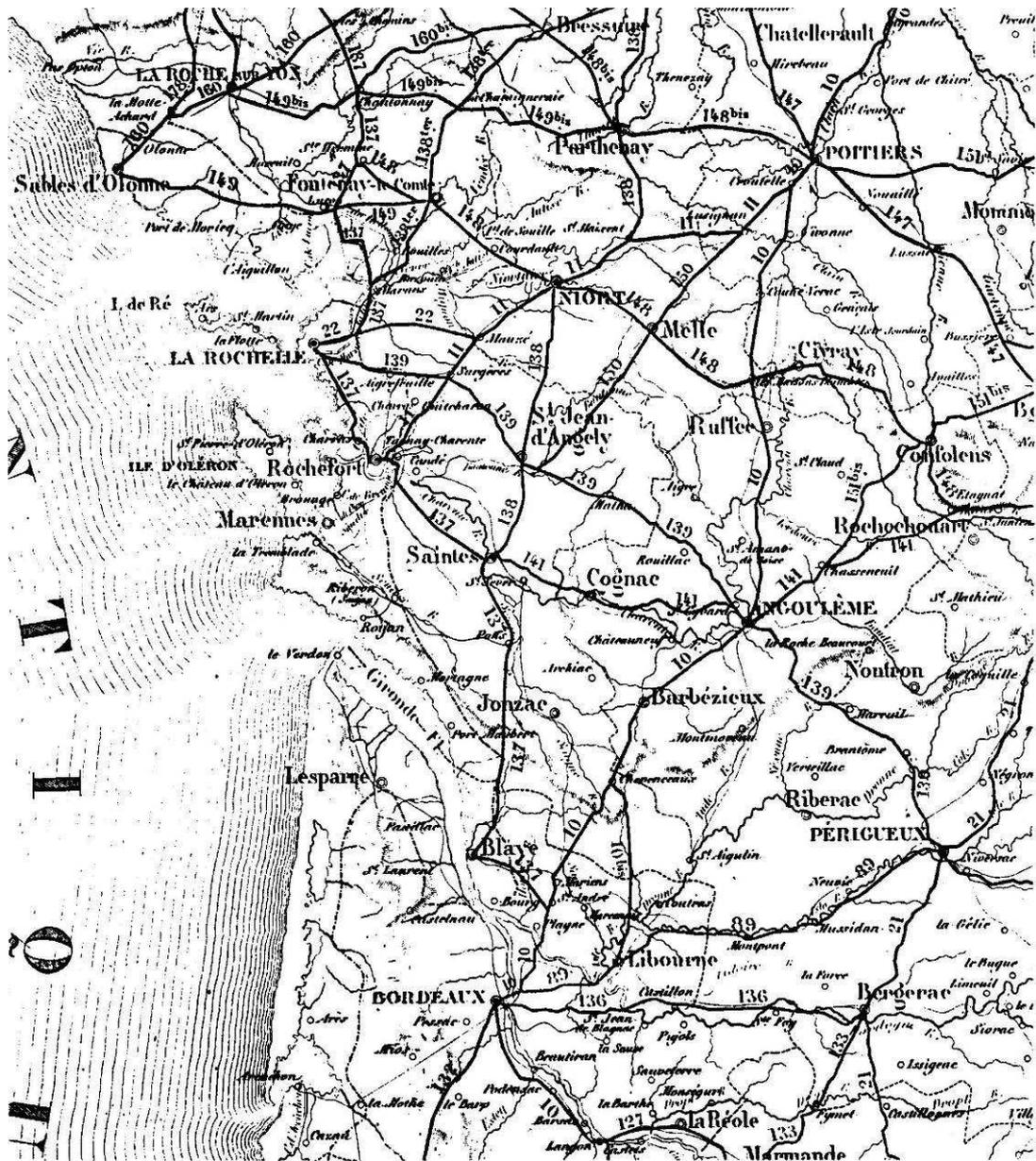


Fig. 1 : Extrait de la carte des routes nationales de la France - Ministère des Travaux publics
 Direction des cartes et plans - 1879 - Echelle 1/1 390 000



Fig. 2 : Plaque en fonte d'aluminium sur la route nationale n°22 à la Rochelle (rue Albert 1^{er}/ rue du Collège).
La plaque du milieu indique le point kilométrique n°38 depuis la limite départementale
avec les Deux-Sèvres comme une borne.



Fig. 3 : Signal de prudence en tôle émaillée indiquant la proximité d'une école. Le triangle équilatéral jaune sur un carré bleu foncé commande le ralentissement. Don de l'automobile club de la Charente-Inférieure (Saint-Denis-d'Oléron).



Fig. 4 : Borne kilométrique sur la route nationale n°733 à Rochefort (devant le collège La Fayette).



Fig. 5 :Plaques MICHELIN en lave émaillée à Lorignac sur la route nationale N°730 à l'embranchement du chemin de Grande Communication N°45^E.



Fig. 6 : Exemple de borne MICHELIN rencontrée en Vendée.



Fig. 7 : Plaque en tôle Citroën à St-Seurin-d'Uzet (d'après une carte postale ancienne).