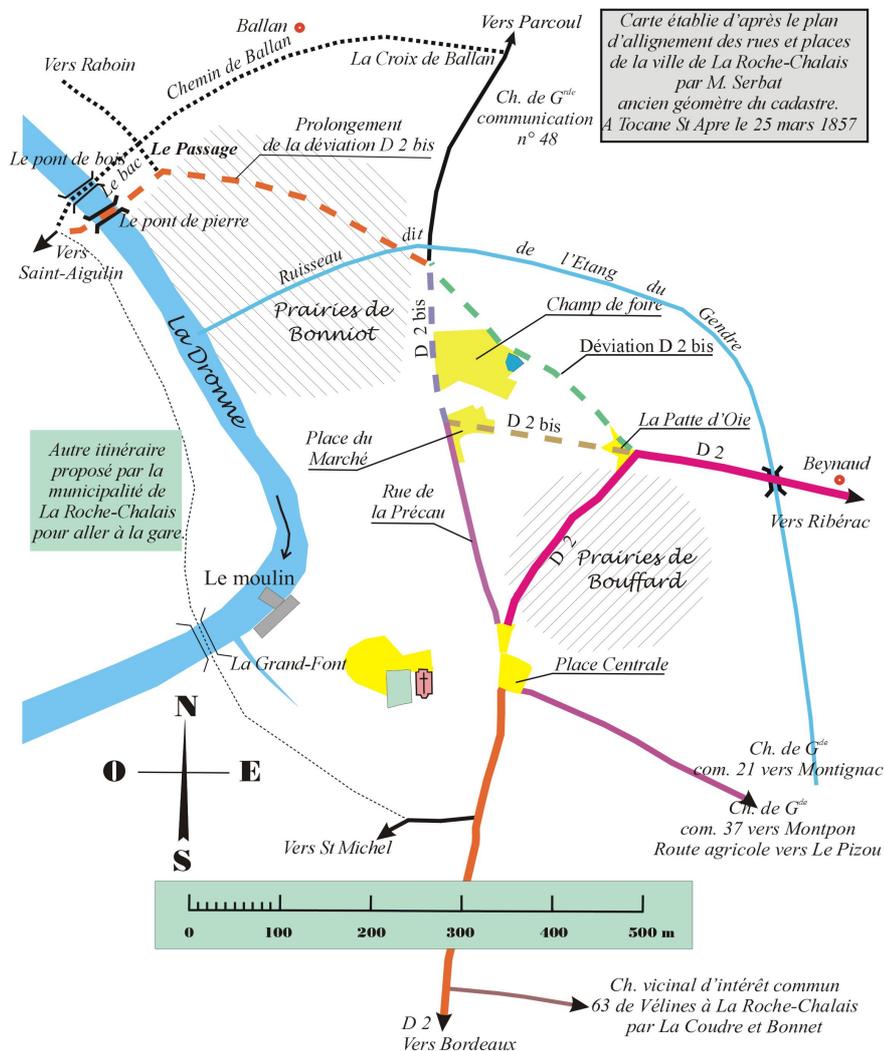


Chronique doublaide :

La Roche-Chalais : des routes... et un pont en pierre

Une carte pour s'y retrouver :



Carte des routes autour de La Roche-Chalais vers le milieu du XIX^e siècle

Classé chemin vicinal dans un premier temps, ce petit bout de chemin permet de relier les routes royales Angoulême Libourne par Ribérac et Bordeaux Paris par Montlieu. Cette importance stratégique fait qu'il est pris en charge par le département qui le classe en Route Départementale 2 bis.

En 1847, cela n'empêchera pas Bonniot d'attaquer la commune en dommages et intérêts car le chemin prend ses aises et s'élargit au delà du terrain qu'il a concédé pour sa construction. De plus, le haussement du radier du pont de bois fait que ses prairies sont souvent inondées. Juste après la construction du pont en pierre, en novembre 1865, il sera décidé de planter des arbres sur les accotements de la route départementale n°2 bis sur une distance de 500 m environ afin d'éviter les errements de la chaussée.

Les prestations

À cette époque, le conseil vote des journées de *prestations*², pour réparer les chemins vicinaux de la commune. Tous les chefs de famille ou d'établissement, propriétaires, régisseurs, fermiers ou colons, portés au rôle de la contribution directe de la commune sont soumis aux prestations en nature ou taxées. Chacun est tenu de fournir 2 journées de travail ou sa valeur en argent, pour son compte et autant pour chacun de ses fils vivant avec

1 Les parties en italiques sont des extraits des délibérations du conseil municipal.

2 Impôt communal, affecté à l'entretien des chemins et des routes, payable en nature ou en argent.

Jadis, pour passer la rivière, on empruntait le chemin de Ballan afin d'éviter la zone marécageuse près de la rivière. Ce chemin fut classé vicinal en 1824.

Le 20 février 1834, considérant que la route reliant La Roche-Chalais à Parcou est, de fait, un prolongement de celle venant de Libourne, le maire, Alexandre Peyre et son conseil municipal, demandent à ce qu'elle soit classée en route départementale et réparée en priorité *car pendant une grande partie de l'année le transport ne peut s'y faire qu'à dos de mulet*¹.

De plus, elle apparaît comme le prolongement naturel en Dordogne de la route départementale Angoulême Montmoreau en construction, passant par Chalais et qui diminuera notablement le parcours d'Angoulême à Libourne. Ce sera chose faite en 1837.

Suite à la construction du pont en bois en 1835, un nouveau cheminement de 470 m de longueur a été aménagé au travers des prairies du sieur Bonniot. C'est une chaussée de 10 m de largeur, fossés compris.

lui et domestiques mâles. C'est le Conseil Municipal (C.M) qui décide des priorités pour les réparations des Chemins Vicinaux (C.V) mais le préfet peut imposer d'office des journées ou des sommes supplémentaires, s'il le juge utile, pour les routes Départementales (R.D) et les Chemins de Grandes Communication (C.G.C). Les plus imposés participent au vote des journées de prestations et des charges nouvelles avec les conseillers municipaux.

Pour ceux qui ne peuvent pas contribuer *en nature*, le C.M fixe les taux de la taxe de remplacement. Une journée de main d'oeuvre = 1 franc ; une journée de cheval de bât avec son conducteur = 2 F ; une journée de charrette avec son conducteur 3 F. La taxe frappe tous *les possesseurs de bête de trait, de somme, de cheval de selle, d'attelage de luxe et de charrette.*

Par exemple, pour le chemin de Montpon, *70 journées de charrettes et 140 journées de main d'oeuvre ; chemin de Raboin dans l'extérieur du village, 10 journées de charrettes et 10 journées de main d'oeuvre...*

En ce milieu de siècle, La Roche-Chalais va se trouver ainsi placé au centre d'une vaste toile de routes convergeant vers ce bourg animé de 15 foires annuelles et de marchés hebdomadaires.

En 1835, le département lance la construction du C.G.C 21 de La Roche-Chalais à Montignac, en 1837 c'est le C.G.C 48 de La Roche-Chalais à Parcou. Il devient prioritaire dans les attributions de prestations, la commune y consacre 2 journées de prestations ce qui n'empêchera pas le C.M de constater en 1849 que les travaux *sont loin d'être terminés.* En 1838, la commune participe à une souscription lancée pour construire *l'aqueduc de La Coudre qui nécessite des terrassements considérables.*

Le 10 septembre 1843, François Peyre maire, réunit le conseil municipal pour choisir une correction à apporter à la traverse du bourg par la R.D 2. Trois possibilités sont offertes aux conseillers qui optent pour le numéro 3 car *il propose une viabilité sûre et facile en même temps qu'il ouvre une voie à l'embellissement et à l'agrandissement du chef-lieu.* Depuis l'entrée du bourg jusqu'à la Place Centrale, on construit une *dévi*ation au travers des prés du sieur Bouffard, la route départementale ne présente plus de virage à angle droit et la pente est moins rude. Maintenant, la partie délaissée, de l'entrée du bourg jusqu'au pont en bois s'appelle R.D 2 bis. La partie allant de la Place du Marché à la Place Centrale portera le nom de *Rue de la Précau.* Elle deviendra bientôt Rue de l'Âpre-Côte lorsque les premières automobiles auront à la gravir avec force pétarades.

En 1849, Montpon demande l'ouverture d'un chemin vicinal entre Montpon et La Roche-Chalais avec embranchement vers Sainte-Aulaye. Le sous-préfet demande *quels sacrifices la commune est en mesure de faire pour l'exécution du projet.* Le C.M fait remarquer qu'il n'y a qu'une infime partie de ce chemin sur son territoire *et qu'elle est en assez bon état, que ce chemin devrait être classé en Chemin de Grande Communication, voire en route départementale.*



*La maison cantonnière du Pont-Neuf était construite au croisement de la route de Montpon à La Roche-Chalais, là où arrivait la route du Pizou à La Roche-Chalais. Elle était destinée à un cantonnier chargé d'entretenir la nouvelle route.
(photo collection particulière)*

En 1854, le Ch. de G^{de} Com. 21 venant de Montignac et passant par le Massias est modifié de façon à se confondre dans sa partie ultime avec le chemin vicinal n° 1 dit de La Roche-Chalais à Montpon à partir du Petit Rousseau. Montpon-La Roche-Chalais sera bientôt baptisé C.G.C 37, comme l'avait demandé le C.M. En 1866, on a terminé le Chemin agricole du Pizou à La Roche-Chalais : à partir de Champmartin, au lieu de poursuivre par Saint-Christophe-de-Double et Bonnet, il est dirigé par La Ronze et le Menéplet où il se confond avec celui venant de Montpon. La route de Montpon sera achevée en 1867.

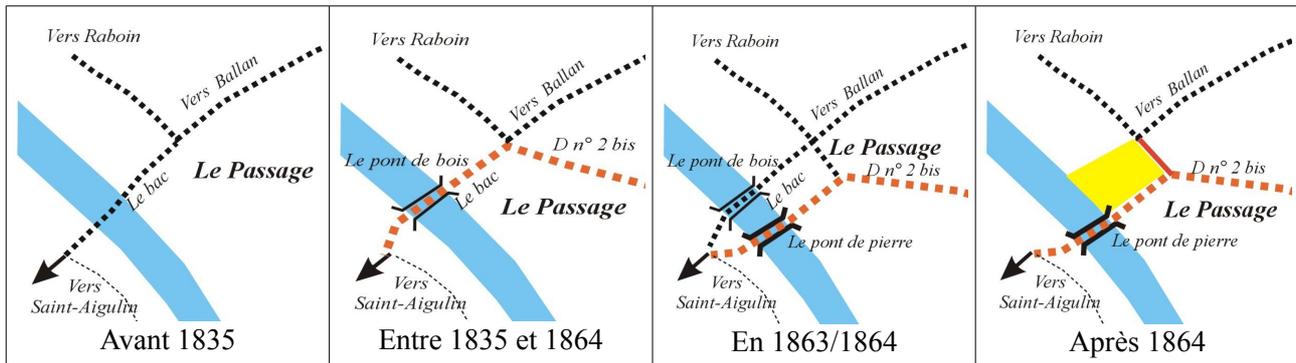
En cette même année, à la cession de mai du C.M, on parle des travaux nécessaires à la mise en œuvre d'un chemin de Vélines à La Roche-Chalais. Il passera par Saint-Christophe-de-Double et la commune *apportera* sa contribution en offrant de le faire passer par le pont de La Coudre. Elle accepte cependant de participer aux frais de construction des ponts de Bonnet que vont entreprendre Saint-Michel-Léparon et Saint-Christophe.

La construction du pont de pierre³

Il nous faut revenir quelques années en arrière. Depuis la construction du pont de bois en 1835, les commerçants et cabaretiers du bourg avaient constaté une baisse de fréquentation de leurs commerces. Cette baisse s'accélère avec la mise en service de la voie ferrée Angoulême Bordeaux en 1852. C'est alors qu'on parle de remplacer le pont de bois vétuste et le bac, toujours en service, par un pont en pierre.

3 Toujours pas d'archives retrouvées concernant ce pont mais au travers des délibérations du Conseil municipal de La Roche-Chalais on sait qu'il fut construit en 1862/1863 sans savoir encore quand il fut inauguré mais la rétrocession du terrain conduisant à l'ancien pont en bois en 1864 indique bien que le pont en pierre était terminé et en service !

La R.D 2 bis permet maintenant d'aller jusqu'à la gare de La Roche-Chalais construite... à Saint-Aigulin ! Cette route départementale 2 bis présente cependant l'inconvénient d'avoir un virage à angle droit à la sortie de la Place du Marché et un autre un peu plus bas lorsqu'on quitte la route de Parcou. Autre inconvénient, et non des moindres, les jours de foires et marchés (15 foires annuelles et un marché hebdomadaire !) la rue est encombrée de forains et d'animaux. Il faut la rectifier !



La traversée de la Dronne au lieu-dit du Passage.

*En jaune, le terrain rétrocédé à la commune par le Département en 1864 pour créer un lavoir et un abreuvoir.
À cette date, le pont en pierre était donc opérationnel !*

Le 10 octobre 1852, le Prince-Président Louis Napoléon Bonaparte, futur empereur Napoléon 3, inaugure la ligne du chemin de fer Angoulême Bordeaux. Le 14 novembre, un mois plus tard donc, le conseil municipal de La Roche-Chalais se réunit extraordinairement. L'ordre du jour est copieux, la session se poursuit le 18, 10 conseillers sur 15 sont présents pour une très importante délibération, conséquence du résultat fâcheux et prévu de l'exploitation de la voie de fer. En effet, le chef-lieu de la commune se voit chaque jour déshérité de son important transit qui faisait sa richesse et avait si puissamment développé son industrie et son commerce parce que la station appelée de La Roche-Chalais a été portée dans la commune de Saint-Aigulin... et que les voyageurs et produits venant des arrondissements de Nontron et Ribérac à cette station pour se diriger vers Bordeaux, abandonnent, au pied de La Roche-Chalais, la route départementale qui y monte et prennent au contraire la route départementale n° 2 bis se dirigeant sur la station.... Les conseillers rappellent que cette route passe sur le pont en bois dont l'entretien et les réparations incessantes sont une charge très onéreuse pour les deux départements. Il est évident que ce pont doit être remplacé le plus rapidement possible par un pont en pierre placé là ou ailleurs⁴ pour satisfaire aux mêmes besoins, gratuit il est vrai, comme celui en bois. On rappelle à l'occasion que ce pont en bois a été construit par souscription volontaire et qu'il est libre de péage, que la route départementale 2 bis présente deux coudes à angles droits, qu'elle est très pentue de la Place du Marché jusqu'au deuxième coude. Tout le monde pense qu'il est urgent de remédier à tous ces inconvénients. Les ingénieurs des Ponts et Chaussées proposent une rectification à partir de Beynaud. Là, juste après le ponceau, la route tournerait un peu à droite dans les prairies, suivrait par une pente douce le vallon du ruisseau dit de l'Étang du fils et arriverait rejoindre, droit en face d'elle la partie actuelle de la n° 2 bis qui est presque plane depuis la métairie de M. Laprée jusqu'au pont de bois. La jonction avec la partie actuelle se ferait au croisement du chemin n° 48 qui va vers Parcou. Une telle rectification priverait le bourg de toutes espèces de transit et entraînerait la mort de La Roche-Chalais ! Un seul moyen se présente. Il consisterait à ouvrir, au cœur même de La Roche-Chalais, une route nouvelle destinée à suppléer ultérieurement la route actuelle n° 2 bis ; elle irait par une pente habilement ménagée jusqu'à la rivière de Dronne en côtoyant le ruisseau appelé de la Grand-Font, jusques en aval de la belle minoterie de M. Fellonneau. Là, la traversée de la rivière se ferait par un pont en pierre peu coûteux puisqu'il serait bâti sur un roc vif très peu profond et même à fleur d'eau, elle se dirigerait dans la Charente-Inférieure vers la station d'abord et ensuite vers Rochefort, Saintes et Jonzac et tout ce long département.

Mais il y a péril en la demeure ; il importe de couper court au plus vite à de nouvelles habitudes qui porteraient tant de préjudice aux intérêts commerciaux de La Roche-Chalais.

A l'unanimité les conseillers votent un crédit de 300 F pour la levée des plans et étude du projet. Comme on le voit, la réaction du conseil municipal est énergique et rapide. La proposition sera renouvelée par une nouvelle délibération du 12 mai 1853, délibération s'appuyant sur les plans et études d'un homme de l'art très capable, M. Lafont, ingénieur de la navigation qui a travaillé avec le plus grand soin. Il a mesuré les pentes de la route à établir, sa longueur. De la Place Centrale de La Roche-Chalais jusqu'à l'entrée du bourg de Saint-Aigulin où les tracés se rejoignent, on économise 252,70 m de longueur ! Même pour les voyageurs et marchandises venant de Ribérac par la R.D. n° 2 pour se rendre à la station du chemin de fer, le tracé nouveau offre 1943,10 m et l'ancien 1619,80 m

4 C'est moi qui souligne.

jusqu'au même point d'arrivée, c'est-à-dire à l'entrée du bourg de Saint-Aigulin. *Cet allongement modéré serait amplement racheté par la régularité et la modération de la pente.*

Bref, le conseil municipal de La Roche-Chalais émet à nouveau le vœu que son projet soit pris en considération le plus rapidement possible et que l'Autorité supérieure fasse droit aux *justes réclamations d'une petite ville jusqu'ici si prospère et tranquille et pour laquelle la question soulevée est une question de vie ou de mort.* En 1854, on pose la deuxième voie sur le *chemin de fer.* Le conseil municipal de La Roche-Chalais se permet à nouveau de rappeler au préfet *ses vœux approuvés par le conseil d'arrondissement et le conseil général :* construire au plus vite un pont gratuit en pierre *sur le roc, à fleur d'eau, au-dessous des moulins de La Roche.* Ne vient-on pas une fois de plus de refaire le tablier du pont en bois qui témoigne de son peu de solidité⁵ et de l'importance du trafic ?

Le C.M de La Roche-Chalais ne sera pas entendu.

La construction du pont de pierre en 1862/64 et l'augmentation du trafic entraîne la construction d'une déviation pour cette départementale 2 bis. Elle ne se fait pas en suivant le cours du ruisseau dit de l'Étang du Gendre mais un peu plus haut. Partant de l'entrée du bourg, elle va directement rejoindre le bas du bourg, traverse le C.G.C.48 allant vers Parcou et se prolonge jusqu'au pont.

Maintenant, la R.D 2 arrivant de Ribérac se partage donc en trois à l'entrée du bourg, *la Patte d'Oie* est née. Un panneau indicateur est installé à cet endroit destiné à orienter les voyageurs vers Bordeaux ou vers la gare. De la Place du Marché à la sortie du bourg direction Parcou, l'ancienne R.D 2 bis prend le nom de Rue de la Montée, de la Place du marché à l'entrée du bourg on l'appelle Rue de Sainte-Aulaye. En 1870 la municipalité aménage le débouché du chemin de Raboin sur la D 2 bis et l'accès au nouveau pont. Ces travaux importants vont permettre l'accès à la rivière où on aménage un lavoir et un abreuvoir.



*Sur cette carte postale du début du XX^e siècle le pont en pierre tout neuf encore apparaît bien blanc au milieu du paysage.
(collection particulière)*

Maurice Biret janvier 2016

⁵ Vétusté toute relative quand même, car quatre fois par jour la diligence assurant le transport du courrier entre Ribérac et la gare emprunte ce pont de bois.