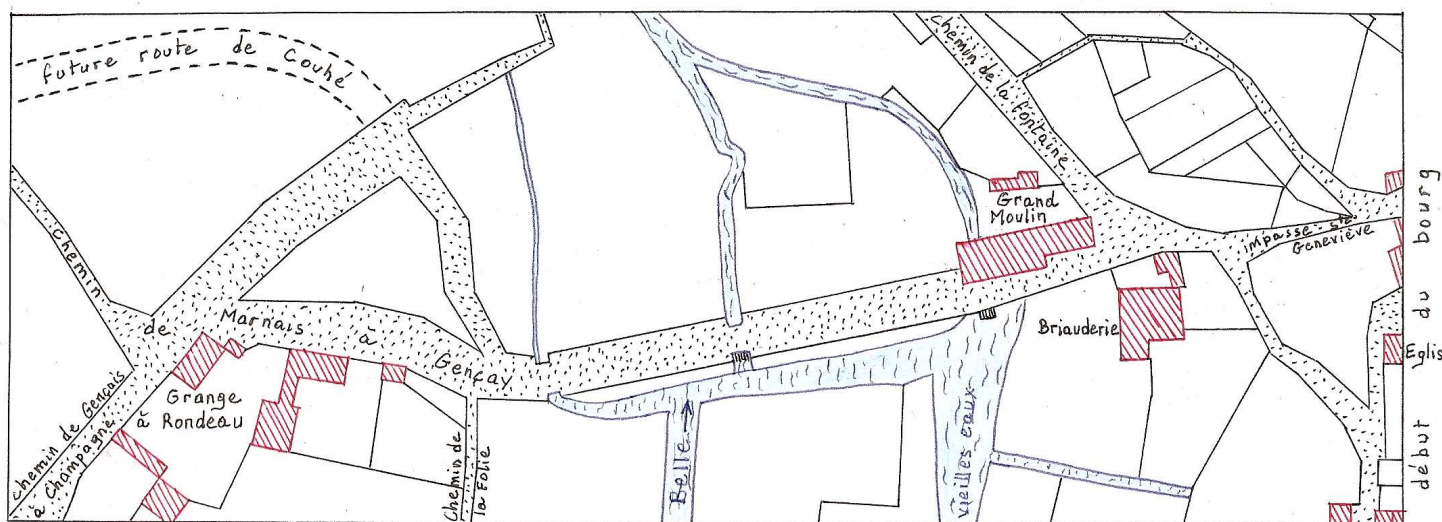


# BALADES CULTURELLES

## dans la mémoire locale (2ème saison)

### 6 - LES ENTREES DE GENÇAY

(5 Avril 2009)



Gençay - Entrée Ouest en 1812

## Les entrées de Gençay

Gençay, centre commercial important au sud de Poitiers, doit en grande partie sa réputation à la position géographique du bourg, carrefour de nombreuses voies de circulation à vocations départementale et régionale.

De tout temps, pour faciliter les échanges, les gestionnaires administratifs se sont penchés sur l'état des routes et chemins. Les travaux entrepris ont été les plus spectaculaires aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles quand les techniques ont permis les plus grandes améliorations. Le franchissement des rivières constitue le principal obstacle à résoudre, le passage dans les bourgs le second.

### ♦ L'entrée du bourg par le Nord

(la départementale 1)

#### La route et le nouveau pont

La route Poitiers-Confolens vers le Limousin et le Périgord est considérée prioritaire après l'établissement des grandes voies de première classe.

**Extrait de l'Extrait du procès verbal de l'Assemblée Provinciale du Poitou, 1787, page 25 :**

« La Route de Poitiers en Périgord et en Limosin<sup>1</sup> [...] est actuellement en activité entre Poitiers et Gençay ; le Bureau pense, Messieurs, qu'après la Route de Nantes, elle mérite vos premiers regards.

Elle ouvrira une communication entre le Poitou, le Limosin et le Périgord, qui ont des échanges continus à faire, de vins, de fers, de grains et de bestiaux.

*Elle débouchera une partie considérable de l'Election de Poitiers ; et l'Election entière de Confolens qu'elle percera sur toute sa longueur, en traversant trois villes, dont le commerce intéressant est souvent interrompu par des chemins impraticables ».*

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle n'est pas encore véritablement tracée et empierrée. Les premiers travaux se font entre Poitiers et Gençay, petit à petit, annuellement, par la Corvée, une tâche due au Roi. L'efficacité est très relative.

**Devis et détail estimatif des ouvrages à faire par corvée pendant la présente année 1785 sur la Route des Troupes de Poitiers à Civray :**

« Depuis le bout des tâches faites en 1784 entre Gençay et la Ville Dieu en venant vers ce dernier bourg, le chemin actuel est dans le plus mauvais état et a été impraticable pendant cet hyver, sur une longueur de près d'une demy lieüe, ce qui empêche de pouvoir jouir de ce qui est fait, parce qu'on ne peut y aborder ; il paraît donc convenable de placer sur cette partie toutes les communautés qui doivent travailler sur cette route pour ne faire qu'un seul atelier, et par là, faciliter les voyageurs et voituriers à jouir de celles faites précédament qui sans cela deviendraient inutiles »

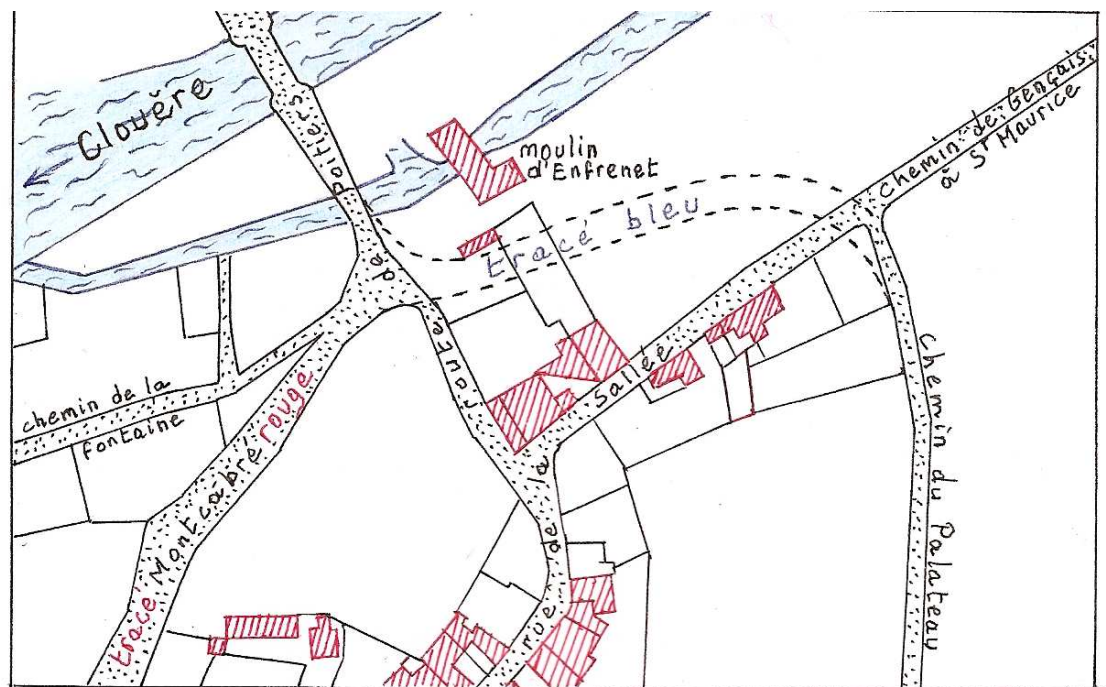
Mais dans une lettre du 1er janvier 1789, monsieur De la Millière, Intendant général des Ponts et Chaussées, informe les Députés composant la Commission intermédiaire provinciale du Poitou que « toutes les personnes qui sont exemptes de taille ou de la capitation roturière sont exemptes de la Corvée ». 1789 approchait !

Bien que réalisée par des entreprises adjudicataires, la mise à la norme de route de « 2<sup>ème</sup> classe de 36 pieds de largeur entre les fossés » est tout juste commencée en 1787 : 4295 toises sont faites, 3180 sont programmées et 29321 restent à faire. Ainsi la sortie de Poitiers au-dessus du faubourg Saint-Saturnin est réalisée en 1789, une partie entre la Ville-dieu et Gençay en 1784 et 1785, la lacune de Chez Vécant et la traverse de la Ville-Dieu en 1830 en même temps que la portion entre la Roche et la Ferrière et la traverse de la Ferrière, la traverse de Gençay en 1840, etc. Pendant ce temps, l'administration enregistre les plaintes des voyageurs parce que les deux ponts de Gençay (un sur la Clouère, ancien lit, et l'autre sur le canal de fuite du moulin d'Enfrenet) sont en mauvais état (le premier a sans doute été ruiné comme beaucoup d'autres par de grandes crues) et que la traverse principale de Gençay par le Montcabré est difficile à négocier.

Une première grande amélioration est apportée en 1789 par la construction du pont actuel, une seule arche de 13 m d'ouverture, situé à peu près à mi-chemin entre les deux précédents. L'entreprise Dussous de Poitiers réalise les travaux. L'entrée nord garde 2 ponts : le nouveau et "la petite arche" encore appelée "le petit

**Lettre du 8 décembre 1838 au Préfet de monsieur Marie Boutillier Duretail aîné chevalier de l'Ordre royal de la Légion d'honneur propriétaire demeurant commune de Romagne canton de Couhé :**

« [...] il existe sur la grande route de Poitiers à Civrais deux ponts avant d'arriver à Gençais, qu'entre ces deux ponts il n'y a ny parapet ny élévation de terre, quau bout du petit pont dont la muraille est écroulé, la route est étroite et oblique un peu à droite que voilà 6 ou 7 charete, voiture, ou tombereau qui s'y sont engloutis, que beaucoup de voyageur n'ose y passer dans la voiture publique, que voilà 2 tombrau chargé appartenant à (illisible) qui sont tombé sous le pont, dont on n'en a retiré les morceau qu'en courant les risque de perdre la vie, et notamment le 20 du dernier, la route qui oblique à droite ogmente le d'anger ».



Gençay - entrée Nord en 1812

trou". Le pont à deux arches n'existe plus (effondré et comblé). Mais la montée vers le bourg reste catastrophique alors que le commerce avec le Limousin est jugé vital. D'ailleurs à la même époque, à un an près, les ponts des Roches-Prémarie et de Saint-Martin l'Ars sont édifiés.

La déviation du cours de la rivière a créé un marécage le long de la levée du pont. Le secteur est insalubre, l'eau sape les bases des remblais provoquant des glissements de la chaussée

et le gel fait éclater des pierres de parement trempées du pont. Des travaux sont entrepris (plusieurs gros devis en 1822) pour réparer les talus, remettre la chaussée en état sur 103 m au nord du nouveau pont depuis la maison Puyrenard (dans le virage, dans le pré de Galmoisin) jusqu'au nouveau pont, monter un parapet (plutôt une banquette) sur cette distance et construire un mur de soutènement à partir de la petite arche avant le virage de montée vers le bourg.

Le 28 mai 1829, le maire de Gençay signale que la petite arche va s'écrouler. Il réclame des travaux. La solution est de la combler, mais le maire de Saint-Maurice s'y oppose arguant que lors des inondations de 1792<sup>2</sup> « fort heureusement la force des eaux déboucha la petite arcade » alors que « la grande arcade n'étant plus suffisante pour le prompt écoulement des eaux, elles envahirent une grande partie du bourg et entrèrent même dans l'église où il faut gravir trois marches pour pénétrer. La moitié des habitants du bourg forcés par l'inondation d'évacuer leurs habitations se disposaient à couper la levée du pont de Gençay » (extrait de la pétition du 27 janvier 1839). Mais la petite arche sera bouchée l'année suivante en même temps que s'effectuera la percée de la route du Palateau.

Pour la stagnation des eaux au pied de la levée de la route, les ingénieurs des Ponts et Chaussées dégagent leurs responsabilités et s'en prennent aux riverains.

**Lettre du 10 octobre 1822 de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées au Préfet :**

**Les travaux à faire pour remédier à la stagnation des eaux :** « Ces travaux seraient exécutés par les riverains dont la négligence est répréhensible lorsque ses résultats sont nuisibles au public et contre laquelle l'administration pourrait s'élever avec d'autant plus de raison que le changement proposé est d'ailleurs conforme à leurs intérêts ».

Au pont, les carreaux éclatés et corrodés par les eaux sont remplacés en 1839 : « On n'emploiera à cette réparation

que de la pierre de taille choisie parmi les bancs les plus durs des carrières de Bonnillet ».

#### La rue du Palateau

Il reste que la traverse de Gençay par Montcabré est périlleuse. Un premier projet est déposé le 6 juin 1826 pour y remédier. Deux tracés sont envisagés : soit élargir le grippé direct en face de la route de Poitiers, soit contourner au-dessus du moulin d'Enfrenet par la gauche pour rejoindre le chemin du Palateau qui descend jusqu'au chemin de Gençay à Saint-Maurice. Ce projet ne reçoit aucun écho. On va voir qu'aucun des deux tracés n'a la faveur du conseil municipal.

Les ingénieurs des Ponts et Chaussées proposent un second projet environ 10 ans plus tard. A nouveau, deux tracés possibles : le tracé rouge par Montcabré où des alignements minimes se feraient ; le tracé bleu par le Palateau comme précédemment (voir croquis). Le conseil municipal reste passif. Les ingénieurs se prononcent pour le tracé bleu qui contourne le bourg. Leurs arguments : ce tracé n'obligerait qu'à des acquisitions de portions de jardins et de champs et éviterait les embarras du bourg. La commission d'enquête choisit aussi le 6 mai 1837 le tracé bleu. Le lendemain, le préfet suit ces avis et informe le maire. Le conseil municipal réagit le 15 : il est favorable au tracé rouge parce qu'il traverse le bourg, ce qui est bon pour le commerce alors que le bleu empiéterait sur le champ de foire. Les pétitions pour ce tracé rouge s'enclenchent : le conseil municipal et « des habitants les plus notables et d'une foule de marchands et aubergistes », plusieurs autres pétitions et même une pétition d'habitants de Saint-Maurice qui soutiennent ceux de Gençay (ce n'est pas si fréquent !). Une petite pétition de 4 ou 5 (clairvoyants) Gencéens soutient le tracé bleu. Un an plus tard, devant l'urgence d'agir, le maire capitule.

#### **Extrait du compte-rendu du conseil municipal de Gençay en 1838 :**

*« Monsieur le Maire expose au Conseil qu'il devient de plus en plus urgent d'obtenir la traversée, dans Gençay de la route départementale de Poitiers à Civray, quelle que soit la direction qui soit adoptée car il arrive souvent que des accidents sont signalés et qu'ils ne peuvent être attribués qu'à la mauvaise viabilité du chemin actuel ».*

Les préparatifs des travaux sont rapidement menés et en 1840 l'ouverture par le Palateau est réalisée par l'entreprise Ricordeau fils de Poitiers choisie parmi 3 adjudicataires.

#### Autres travaux

Il reste un écueil de taille : le terrible virage à angle droit, très étroit, à 25 m environ au-dessus de la place du Marché (face à la Patte d'oie). Deux voitures ne peuvent pas s'y croiser, une voiture passe avec d'innombrables précautions. Les accidents y sont nombreux. Les travaux sont envisagés en 1850 et seront exécutés après de difficiles négociations : il faut écraser la boutique Poulin, aligner plusieurs maisons et condamner des jardins pour faire le pan coupé que nous connaissons aujourd'hui.

Une dernière amélioration intervient entre 1876 et 1878 par la construction de parapets, trottoirs et banquettes dans le virage entre le Palateau et le pont. Ces travaux font suite à plusieurs accidents, dont le 31 décembre 1869 celui de la voiture de cinq ouvriers qui travaillaient à la construction des halles, accident suivi le lendemain 1<sup>er</sup> janvier d'une pétition de Moreau, meunier d'Enfrenet témoin de l'accident, qui a recueilli au moins 77 autres signatures, puis d'une délibération du Conseil municipal

le 9 juin 1875 réclamant des travaux.

#### **La version par le meunier Moreau de l'accident de la voiture des ouvriers, 1er janvier 1870 :**

*« L'année 1869 a été marquée par six accidents, tous graves et entraînant des blessures sérieuses pour les voyageurs et des pertes de véhicules et de chevaux. Le plus récent s'est passé hier 31 décembre. Cinq personnes ont roulé avec chevaux et voiture en bas du talu de la route. Une d'elles a reçu des blessures telles que son voyage devra être retardé de plusieurs jours, les autres sont fortement contusionnées, et la voiture complètement fracassée ».*

#### **La version par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, 5 février 1870 :**

*« Le 31 décembre dernier, à 7 heures du soir, une voiture louée chez Monsieur Schmit à Gençay, partait pour Poitiers, emportant des ouvriers qui venaient de travailler aux nouvelles halles de Gençay. Arrivé au bas de la rampe qui conduit au pont de la Clouère le conducteur au lieu de tourner à droite dans le sens de la courbe que présente la route, a continué de conduire ses chevaux en ligne droite et a été se jeter [...] au bas du talus de la route très en remblai dans cette partie. Au moment de l'accident, la nuit était très sombre et cette partie de la traversée étant point éclairée, les voyageurs ne pouvaient voir où ils allaient. D'après des renseignements auxquels on ne peut accorder qu'une confiance très limitée, le conducteur aurait été réduit en erreur par une lumière provenant d'une maison située sur le chemin de Couhé ; d'un autre côté quelques personnes prétendent qu'il tenait ses guides croisées et que, sans le vouloir, il aurait imprimé à son cheval une mauvaise direction ».*

Mais à nouveau la circulation devient difficile à partir de 1894 parce que la ligne de tramway gêne la circulation routière. Le 22 mai 1895, alors que le tramway n'a pas encore été mis en exploitation, le conseil municipal dénombre 17 accidents aux endroits où la voie coupe la route.

#### **◆ L'entrée du bourg par l'Est**

(la départementale 2)

On retrouve jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle les mêmes problèmes qu'au Nord. Tout le secteur de la Clouère est insalubre, les odeurs y seraient pestilentielles. Le franchissement de la rivière est tellement difficile que beaucoup de voituriers préfèrent faire le détour par le chemin des Carrières et le pont de Gençay. En effet, le pont de deux petites arches au-dessus du canal permet le passage d'une voiture, mais ensuite il faut parcourir un gué d'une centaine de mètres de long pour atteindre les abords de la place de l'église car le reste du pont est seulement piétonnier (voir photocopie). Une belle description en est faite le 19 novembre 1810 par les services des Ponts et Chaussées. Ce pont est un tel barrage que les eaux stagnent et qu'au cours des grandes crues elles recouvrent le sol de l'église malgré sa surélévation et passe largement au-dessus du pont.

Le 13 février 1854, le conseil municipal de Saint-Maurice demande que le pont soit reconstruit.

**Extrait du compte-rendu du conseil municipal de Saint-Maurice du 13 février 1854 :**

« *Le chemin de grande communication n°1 de Lussac à Lusignan étant près d'être terminé sur toute sa longueur, [...], il serait temps de demander la reconstruction du pont de Saint-Maurice.*

*La reconstruction du pont de Saint-Maurice est d'autant plus nécessaire qu'il a besoin de réparations qu'il serait urgent de faire exécuter de suite, qu'il vaut mieux par conséquent demander sa reconstruction, puisqu'il ne peut servir qu'au passage de personnes à pied.*

*[...] tel qu'il est aujourd'hui il nuit grandement au commerce de Saint-Maurice puisque les voitures sont obligées de passer ailleurs pour éviter le passage du gué qui longe le pont ».*

Un pont moderne voit son étude lancée en 1857 et est édifié. Un lavoir communal, construit par Ferdinand Fumeron menuisier, lui est adossé en 1885, puis un batardeau est posé en 1902 pour retenir de l'eau pour le lavoir. Enfin un abreuvoir et un chemin d'accès voient le jour en 1904.

Le pont actuel a été inauguré à la fin de 1954.

### ◆ **L'entrée du bourg par l'Ouest**

(départementale 2)

Franchir la Belle présente moins de difficultés, aussi les archives concernant la route de Couhé sont fort discrètes.

On sait qu'en 1835 il faut réparer le pont sur la Belle. Les travaux engagés s'avèrent plus importants que prévu. Quelques années plus tard, c'est l'arche gauche du pont du Grand moulin (la précédente ?) qu'il faut élargir.

La route qui monte en ligne droite sur la Grange à Rondeau devait être difficilement praticable en raison du dénivelé. On ne sait pas en quelle année elle a été rectifiée (tracé actuel) et le tracé précédent supprimé (voir croquis).

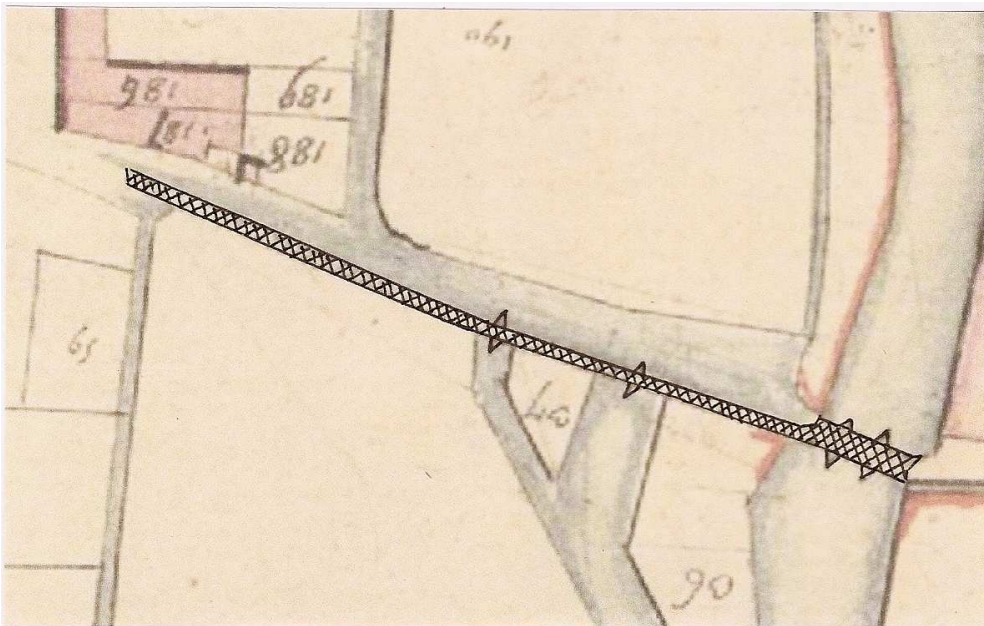
Le conseil décide de réparer l'abreuvoir en 1840. Les travaux sont réalisés en 1868. Finalement il est agrandi et un caniveau pour l'écoulement des eaux de la route est posé en 1883.

Nous avons déjà signalé (à propos des moulins) que la commune achète des terrains, le lavoir de l'Agrément et le Grand moulin, le tout appartenant à madame Avrain de Galmoisin en 1901. Alors que la laiterie s'installe au moulin Patarin, la commune aménage le Grand moulin pour produire de l'électricité et équipe le bourg en électricité et eau courante (1902).

Elle lance aussitôt après un projet d'abattoir dans le but de supprimer les 4 tueries individuelles qui nuisent à la qualité de la vie dans le bourg. Les protestations arrivent : le propriétaire de Béroute à Marnay, madame Avrain et sa cohorte de personnel (régisseur, fermiers et domestiques), madame de Cressac et ses fermiers et monsieur Cirotteau notable gencéen. Le maire leur répond dans une longue lettre du 20 février 1909 après avoir répondu à une précédente pétition le 22 avril 1907. Cet abattoir qui devait être livré à un concessionnaire s'est-il fait ? Un projet d'abattoir municipal prévu à peu près au même endroit, au lieu-dit "parc de Galmoisin", est lancé en 1935. L'étude traîne en longueur, l'achat du terrain a du mal à se faire. Le projet est définitivement adopté en 1954 après avoir été relancé en 1949.

#### **Notes :**

- 1- L'orthographe est respectée dans les extraits de documents.
- 2- Le Ministre des Finances écrit "1794" dans sa lettre qui demande de dresser un état des travaux à faire.



Gençay - entrée Est : le pont de S<sup>t</sup> Maurice en 1812

Dossier réalisé par **Henri DONZAUD**

Sources:  
Archives départementales de la Vienne  
Archives communales  
de Gençay et de Saint-Maurice

### **Prochaine balade: Les clos de vignes de Gençay**

Projet culturel 2008-09  
Centre Culturel - La Marchoise  
16, Route de Civray 86160 Gençay  
Tél: 05-49-59-32-68  
E-mail: cc.lamarchoise@wanadoo.fr  
<http://boitealerte.over-blog.fr>





