

histoire

De la Route Royale à la RN 10

Quand on traverse le bourg de Monnaie, on ne garde bien souvent que l'image fugitive d'un village-rue coupé par une Nationale bruyante et passagère qui semble avoir à tout jamais mis fin à la tranquillité de ce petit coin de Touraine. Une route pourtant ancienne puisqu'à l'époque romaine existaient déjà deux voies reliant Paris (Lutecia) à Tours (Caesardunum) ; l'une passait par Orléans et la Loire, l'autre, moins fréquentée, par Vendôme, Villethiou, Sonnay (près de Château-Renault) et Monnaie. Celle-ci suivait à peu près la même direction que la route moderne de Paris à Tours, par Chartres (actuelle RN 10), et arrivait au Nord de Tours près de Saint-Barthélémy (quartier des Tourettes) où elle rejoignait les autres voies de la Haute Touraine. La réunion de ces différentes routes en ce point précis s'expliquait par les difficultés que présentait à cette époque la traversée de la Loire.

Monnaie a donc été très tôt une zone de passage, ancienneté à mettre en relation avec celle de son église, une des plus vieilles de Touraine.

Nous avons toutefois bien peu de renseignements concernant cette voie et son évolution jusqu'au XVIII^e siècle, notamment pour la portion qui traverse l'actuelle commune de Monnaie. Difficile de connaître son état, son trafic, ou même de savoir si Louis XI, qui a effectué de nombreux voyages en Touraine, l'a empruntée lors du séjour qu'il fit à Monnaie en décembre 1473. D'après certains historiens, elle constituait, dès le Moyen Âge, un des nombreux itinéraires fréquentés par les pèlerins se rendant à Saint-Jacques de Compostelle. L'existence d'une maison dans le centre du bourg appelée l'auberge Saint-Jacques n'est probablement pas une coïncidence. Cependant, à cette époque et

jusqu'au XVIII^e siècle, cette route reste une voie secondaire car la grande route de Paris à l'Espagne ne passait en fait pas par Tours, mais par Amboise, Loches, Ligueil, La Haye-Descartes. La voie passant par Monnaie présentait d'ailleurs un tracé sinueux, notamment entre Château-Renault et Tours. Les cartes de l'époque en témoignent, notamment la célèbre carte de Cassini qui reproduit assez fidèlement, avant 1789, la ligne empruntée par ce que l'on appelle alors « le chemin de Vendôme » (voir carte) ;



celui-ci partait de Saint-Symphorien, face au vieux pont du XI^e siècle, à l'emplacement de l'actuel Pont de Fil. Encombré de moulins et de maisons, c'était alors le seul ouvrage qui permettait de franchir la Loire au niveau de Tours.

Ce chemin remontait le coteau de Saint-Barthélémy vers le Nord et empruntait une direction qui se situe à l'Est de l'actuelle RN 10 ; il passait en effet par l'important bois de Chatenay, alors propriété des religieux de Marmoutier, disparu en grande partie aujourd'hui à la suite de l'expansion de l'agglomération tourangelle et de la construction de l'aéroport de Saint-Symphorien ; il contourna ensuite par l'Est la Grange de Meslay, longeait la Bouquinière, la Barre du Fresne pour rejoindre « Monnoye » à la Croix Poëlon. La traversée du bourg s'effectuait ensuite en descendant le coteau, au travers de l'actuel lotissement HLM, pour rejoindre la rue du Plat d'Étain qui était donc jusqu'à la fin du XVIII^e siècle la route de Paris en Espagne ! On comprend, dans ces conditions, pourquoi cet itinéraire était moins fréquenté que l'autre. De plus, l'état de la route semblait peu satisfaisant.



Ainsi en 1699, les « sieurs Trésoriers de France, généraux des Finances et grands voyers en la généralité de Tours » se plaignent « de ce que le grand chemin qui va de Château-Renault et dans Monnoye en cette ville est devenu impraticable et si mauvais qu'il est impossible de pouvoir passer pour voiturier en cette ville les denrées nécessaires au public qui viennent par ce chemin... » Ils constatent que « il y avait le long et au milieu du dit chemin plusieurs cheniaux, buissons et arbres qui par leurs ombrages le rendaient humide et impraticable » (ADIL - H 233).

A cette époque seuls les abords des villes et leur traversée ont une chaussée pavée. Les autres portions sont simplement empierrées, voire même bien souvent en terrain naturel.

Les routes sont mal entretenues car les travaux sont alors effectués par les corvées auxquelles sont assujettis les habitants des villages environnants. Ce système présente bien des inconvénients :

- il est impopulaire car les paysans, qu'on envoie assez loin de leur paroisse (3 lieues au moins), ne peuvent se consacrer à leurs propres travaux. Il faut compter aussi avec les accidents, les pertes d'animaux de trait, de matériel, et les vexations que leur font subir les piqueurs, personnes subalternes chargées de la surveillance du travail.

Et puis la corvée retombe sur les plus pauvres, les propriétaires importants en étant exemptés.

Dans la Généralité de Tours, on compte au XVIII^e siècle 150 000 à 200 000 corvéables travaillant 12 à 15 jours par an. On comprend qu'ils travaillent « avec lenteur et sans intérêt ».

- Le travail est souvent mal fait car les corvéables ne connaissent pas les règles de construction des routes. De plus les réparations ne sont faites que deux fois dans l'année, avant et après l'hiver, c'est-à-dire lorsque les dégradations deviennent sensibles.

La construction des routes par corvée coûte donc plus cher que par le système des travaux à prix d'argent. Il faut payer les salaires des piqueurs et fournir les outils. En conséquence, on se préoccupe de l'entretien des routes, mais peu de la construction de nouvelles.

Pourtant des changements importants vont intervenir à partir du milieu du XVIII^e siècle, notamment dans le réseau routier situé au Nord de la Loire. Ils correspondent à la nécessité d'établir de meilleures relations avec les provinces voisines, et aussi à la volonté de réaliser les grands projets d'urbanisme qui concernent alors les principales villes du royaume. Tours et la Touraine n'échappent pas à la règle et les réalisations vont y être facilitées par une administration des Ponts et Chaussées bien formée, qui se révèle vite très efficace.

Dans chaque généralité est nommé un ingénieur en chef placé sous les ordres de l'Intendant. Lui sont adjoints des commis qui composent les bureaux des Ponts et Chaussées. A Tours, l'Intendant Du Cluzel leur impose de faire au moins deux tournées par an sur toutes les routes principales pour s'assurer du bon état de la chaussée et contrôler la bonne exécution des ouvrages d'art.

Jusqu'au XVIII^e siècle, la technique de construction des

routes était encore rudimentaire. Les pierres, insuffisamment écrasées, rendaient la chaussée cahotante.

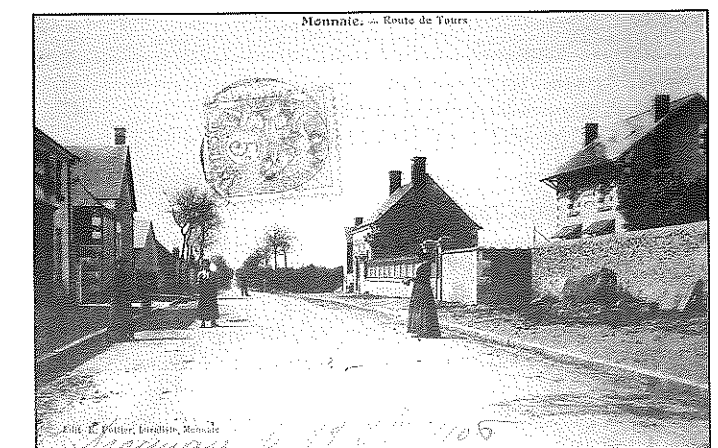
Turgot va améliorer cette technique : on superpose plusieurs couches de pierres de grosseurs différentes, d'abord des pierres de gros calibre, sur lesquelles on étale des pierres plus petites. Puis à la surface, on répand des cailloux. Les matériaux utilisés sont le plus souvent pris à proximité.

Dès 1743, l'ingénieur en chef Bayeux, qui vient d'arriver dans la Généralité de Tours souligne l'urgence de construire une nouvelle route royale de Paris à Tours passant par Chartres et Vendôme. Elle présenterait l'avantage d'éviter les crues de la Loire et de désenclaver des régions encore mal desservies. Deux tracés sont alors envisagés, l'un par Montoire, l'autre par Château-Renault. C'est ce dernier qui est retenu en 1754 car plus court et permettant d'éviter le cours sinueux du Loir.

Ce projet entraîne un autre : celui de la construction, à Tours, d'un nouveau pont sur la Loire, en aval du premier, face au point de convergence du nouveau réseau routier au Nord de la ville.

Les travaux débutent en octobre 1765 et le nouvel ouvrage sera terminé en 1779. La même année, la Tranchée est percée dans son prolongement afin de gravir le coteau et rejoindre la nouvelle voie.

En 1767, la route est déjà bien avancée entre Chartres et Vendôme, mais il reste encore à construire les 14 lieues qui séparent cette dernière de Tours. Le projet, en effet, ne fait pas l'unanimité ; il rencontre des obstacles, notamment l'opposition de villes comme Amboise et Orléans qui pensent que la nouvelle route risque de concurrencer leur propre trafic. Craintes entretenues par le duc d'Orléans lui-même qui prélève sa quote-part sur le commerce local. Ce dernier parvient à retarder le financement de la route, et, en 1768, les travaux sont suspendus pour plusieurs années. C'est en juin 1780 que Necker décidera son prolongement jusqu'à Château-Renault, mais la Révolution arrête à nouveau les travaux. De plus, certains passages escarpés s'avèrent difficiles à réaliser, notamment la descente de la route de Paris dans la vallée de la Brenne, près de Château-Renault, et la Grand Vallée, près de Ville-domer. Par contre, le tronçon Monnaie - Tours, beaucoup plus plat, n'offre pas d'obstacles majeurs ; la nou-



HISTOIRE (suite)

velle route y est tracée au cordeau jusqu'à la Tranchée (la carte de Cassini figure déjà son tracé représenté par 2 traits parallèles et rectilignes). L'ensemble sera entièrement ouvert au trafic à la fin du Premier Empire, après que Napoléon, qui s'y était embourbé en 1809 pendant l'expédition d'Espagne, eut ordonné son achèvement. La construction aura donc duré près de 50 ans.

A Monnaie, le percement de la nouvelle route va complètement bouleverser la vie du bourg en déplaçant son centre de gravité, jusque-là situé dans le bas-bourg, autour de l'église. Dès le début du XIX^e siècle, de nouvelles maisons vont s'édifier le long de ce nouvel axe, abritant quantité de petites boutiques vivant essentiellement de la route : ateliers de charrons, de bourreliers, mais aussi auberges et relais de poste. Le maître de la poste aux chevaux lui-même vient s'établir sur la grande route de Paris en Espagne. En 1823, il emploie trois postillons et assure le service des estafettes (courrier à cheval) entre Tours et Château-Renault. De nouvelles activités se créent donc et la population augmente considérablement puisque le nombre d'habitants double en un siècle.

Au XIX^e siècle, l'entretien des routes s'organise. La corvée a été supprimée en 1786 et le travail est assuré par les cantonniers. En 1831, M. de Lonlay, propriétaire à

« Monnaie » est nommé « Commissaire-voyer pour la surveillance des routes et parties cy-apres désignées : Route royale N° 10 de Paris à Bayonne pour une partie comprise entre Tours et Monnaie ». Il est en particulier chargé de la surveillance des cantonniers. Ces derniers doivent suivre un règlement très sévère. « Ils doivent obéissance, pour tout ce qui a rapport à leur service, aux ingénieurs, conducteurs, et autres agents de l'administration des Ponts et Chaussées ». Ils portent un uniforme : « veste de drap bleu » et « chapeau de cuir » sur lequel est inscrit le mot « Cantonnier ». Chaque cantonnier doit se munir, à ses frais, de : « une brouette, une pelle en fer, une pelle en bois, un outil dit "tourné", formant pioche d'un côté et pic de l'autre, un rabot de fer, un rabot de bois, un rateau de fer, une pince en fer, une masse en fer, un cordeau de 20 mètres ».

Progressivement, l'état de la route s'améliore. Les trottoirs apparaissent dans la traversée de Monnaie entre 1903 et 1907. La chaussée sera par la suite macadamisée entre les deux guerres. Il faudra attendre les années 70 pour que les trottoirs soient à leur tour goudronnés, la Route Nationale prenant alors l'aspect qu'elle a aujourd'hui.

Claude Delage
Jacqueline Verger



Sources

- Archives départementales d'Indre-et-Loire
 - série C 160-163-178-179-181-182-206-739-749
 - série H 233
 - série Ls 555
 - série S 4200-4201
- Archives Municipales de Monnaie, 1.01, boîte 1.
- Bulletin de la Société Archéologique de Touraine, Tome XV. Route de Paris à Bordeaux, via Monnaie.
- Bulletin de la Société Archéologique de Touraine, 1988, Tome XLIII. A la découverte des chemins de Saint-Jacques de Compostelle en Indre-et-Loire par le Docteur Jean Moreau, page 221.
- Babonaux Y. Villes et régions de la Loire moyenne - Touraine, Blésois, Orléanais. Sabri 1966.

- Boulay J.-C. Les routes dans la province de Touraine à la fin de l'Ancien Régime. Mémoire de D.E.S. Poitiers 1962.
- Carte de Cassini.
- Chauvigné A. Recherches sur les voies de communication dans l'Ancienne Province de Touraine. Tours Péricat 1887.
- Leveel P. Histoire de Touraine.
- De Malvoisine F.G. Itinéraire de Paris à Bordeaux. Hector Boscange, Paris, 1828.
- Mémoires de la Société Archéologique de Touraine, Tome XIII. Essais sur les voies Romaines en Touraine.
- Minutes de Me Piédor.

PUBLICITÉ PEINTE - LETTRAGE ADHÉSIF

Enseignes - Calicots
Véhicules Publicitaires

GUJOT

graphiste
décorateur

50, rue Nationale
37380 Monnaie
☎ 47.56.14.58

s.a.r.l. CAZY

Restauration
Rénovation

Taille
de pierre

Ravalement
Maçonnerie

Monuments
historiques

169, quai Paul Bert - 37100 TOURS

Tél. 47.51.77.78

Télécopie 47.49.00.82

ad Carrosserie

Tôlerie - Peinture automobile

Pose
pare-brise
Peinture
en cabine



Redressage
sur marbre
toutes
marques

JOËL BILLOIN, GÉRANT

61, rue Nationale - 37380 Monnaie - 47.56.10.50

Location de voitures de courte et longue durée

ÉLECTRICITÉ GÉNÉRALE



Industriel
et bâtiment

Installations - Dépannages

MÉNAGER

Gérard BONNAMY

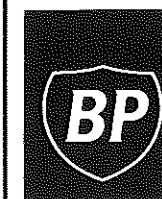
Rue du Professeur G. Louis
R.N. 10

37110 CHATEAU-RENAULT

☎ bureau 47.29.53.12

☎ dépannages 43.96.39.90

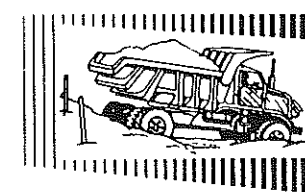
Fax 47.56.21.42



STATION BP
TOURS
MONNAIE

Une vitrine de votre région
sur le monde

Aire de la Longue Vue - Autoroute A 10
37380 MONNAIE - Tél. 47.56.14.51



TRAVAUX PUBLICS

VRD - TRANSPORTS

LOCATION
DE MATÉRIEL

Ets GOULET & Cie

B.P. 11 - 37380 MONNAIE

4 bis, rue A. Tiphaine

Tél. 47.56.42.42