
PRÉCIS HISTORIQUE
SUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES IMPÉRIALES
du département de l'Yonne.

La civilisation opère sa marche, en quelque sorte, par les grandes routes. Quand elle n'en rencontre pas, elle s'arrête, et, comme les armées, elle attend qu'on lui en fasse.

Le système des grandes voies de communication de la France a été organisé, pour la première fois, par un décret du 16 décembre 1811. Il comprenait 201 routes, 14 de première classe, 13 de seconde et 174 de troisième. Les routes de cette dernière catégorie étaient à la charge mixte de l'Etat et des départements.

La part faite au département de l'Yonne, par le décret de 1811, comprenait sept routes impériales; savoir :

Deux de première classe :

1° La route n° 6, de Paris à Genève, classée aujourd'hui sous le n° 5;

2° Et celle n° 7, de Paris à Chambéry, portant aujourd'hui le n° 6.

Aucune de seconde classe, et cinq de troisième :

1° La route n° 79, de Nancy à Orléans, aujourd'hui n° 60;

2° La route n° 83, de Neuchâteau à Bonny-sur-Loire, aujourd'hui n° 65;

3° La route n° 88, d'Avallon à Combeaufontaine, aujourd'hui incorporée à celle n° 6, de Paris à Chambéry;

4° La route n° 95, de Nevers à Sedan, aujourd'hui n° 77;

5° Enfin la route n° 172, de Poitiers à Avallon, aujourd'hui n° 451.

Les six routes impériales qui traversent actuellement le département de l'Yonne s'y développent sur une longueur de 525,384 mètres.

Chacune d'elles ayant du reste une existence indépendante aura, dans ce précis, un paragraphe spécial.

§ 1^{er}.

ROUTE N° 5, DE PARIS A GENÈVE.

Cette route a eu une existence fort agitée.

Connue d'abord sous le nom de *route de Paris à Chalon par Dijon*, nommée par le décret de 1814 *route de Paris à Rome et à Naples par le Simplon et Milan*, elle a été appelée, à une époque plus modeste, *route de Paris à Genève*.

Son passage dans le département de l'Yonne, effectué longtemps par Villeneuve-la-Guyard, Pont-sur-Yonne, Saint-Denis, SENS, Villeneuve-le-Roi, Armeau, Villevallier, Villecien, Saint-Aubin, Joigny, Saint-Cidroine, Esnon, Briennon, AVROLLES, Saint-Florentin, Germigny, Percey, Flogny, Tronchoy, Cheney, Dannemoine, Epineuil, Tonnerre, Lézennes, Ancy-le-Franc, Cusy, Fulvy, Nuits, Perrigny et Aisy, quitte aujourd'hui, à SENS, sur la place du Cloître, son ancienne direction, traverse Mâlay-le-Roi, Theil, Vaumort, Cécisiers, Arces, Champlost, rejoint AVROLLES et continue jusqu'à Aisy où elle quitte le département.

Sa longueur actuelle, réduite d'environ 46 kilomètres, est de 133,091 mètres, touchant à 27 communes.

Quelles luttes, quelles vicissitudes ont amené ce changement de direction ? C'est presque une épopée ! Pour nous concilier la bienveillance de tous, s'il est possible, disons tout de suite que les vaincus ont noblement succombé et qu'une honorable capitulation leur a assuré, comme succursale de la route impériale n° 5, la partie détachée de la ligne principale, traversant 44 communes et comprenant 53,048 mètres.

En remontant aux temps les plus reculés, on communiquait de Sens à Dijon par une voie romaine, qui, partant du faubourg

Saint-Savinien, passait à Mâlay-le-Roi, près de Noé et à droite du parc de Theil, gagnait Vaumort, se jetait à gauche de Cérésiers en dehors de son enceinte fortifiée vers 1538, gravissait le coteau, parvenait à Arces, traversait les bois de l'abbaye de Pontigny, arrivait sur le territoire de Champlost, à peu près à égale distance du hameau de Prunelle et de celui de Vachy, effleurait le bois des Corneilles, passait entre le hameau des Chattons et celui de Laudupuits et aboutissait près du pont d'Avrolles.

La direction par Cérésiers avait des droits incontestables d'antériorité, mais, vers le milieu du XVIII^e siècle, lorsque le gouvernement se préoccupa de l'état des routes, il n'y avait plus de possession pour personne, parce qu'il n'y avait nulle part de chemins praticables.

Cependant, la route de Paris à Lyon étant moins mauvaise que les autres, on conçut l'idée de mettre en communication directe les trois chefs-lieux d'élection, Joigny, Saint-Florentin et Tonnerre, en utilisant les parties de routes intermédiaires et en comblant les lacunes.

La ville de Joigny s'associa de tout son pouvoir à ce projet qui devait lui assurer le double transit de l'Est et du Midi.

En 1754, elle commence le quai Saint-Florentin, achète et paie de ses deniers les maisons à démolir et imprime à tous les travaux une telle activité, qu'en 1757 la route tout entière se trouve en bon état de Joigny à Tonnerre, sauf quelques parties et notamment la traversée du village de La Roche, à peu de distance du point où venait se raccorder le *chemin de Bourgogne*, par Cheny et Chablis, devenu aujourd'hui la route départementale n° 11.

Dès-lors, les habitants de Vaumort, Cérésiers et Arces, dépossédés de fait et de droit, furent réduits à solliciter le rétablissement de leur ancienne route sous le nom de *chemin de Sens à Saint-Florentin*.

Leurs doléances n'eurent d'abord aucun succès, mais plus tard, grâce au crédit du baron de Champlost et de M. de Cerilly, seigneur de Theil, un premier tronçon de 310 toises, s'embranchant sur la route de Troyes, fut adjugé le 31 août 1782. Ce fut la première bombe lancée dans le camp ennemi.

La largeur du chemin fut fixée à 38 pieds, savoir :

Pour la chaussée, formée de 4 pied d'empierrement sur les bords et de 48 pouces au milieu.....	42 p.
Pour les deux accottements.....	48
Pour les deux fossés.....	8

Total..... 38 p.

Prolongé en ligne droite, ce tronçon arriva bientôt devant le parc de Theil, mais la ligne droite n'était plus là du goût de M. de Cérilly; il fallait, avant tout, respecter son parc.

Deux projets se trouvèrent alors en présence; l'ensemble des deux lignes décrivait une accolade.

Par la droite, on suivait, sur 800 toises, l'ancien chemin ferré, puis, décrivant une courbe pour gagner un sol plus solide, on arrivait à l'entrée de Vaumort, après un parcours de 300 toises, en tout 1,100.

Par la gauche, la distance n'était que de 943 toises, et cette direction était recommandée par M. de Cérilly. Elle fut adoptée le 25 juillet 1783, et le lieu où s'opère cette brusque déviation a reçu, au baptême populaire, et conservé depuis le nom de *Tourne-Bride*.

Pendant ce temps, la route de Joigny à Buffon était devenue fort mauvaise. Les travaux d'entretien et d'amélioration avaient été donnés à l'entreprise, par voie d'adjudication, moyennant 478,000 liv, indépendamment du travail des corvéables, au nommé Fromentin qui s'était engagé de rendre la route, au bout de six ans, en bon état d'entretien, ayant partout 48 pouces de bombement et 30 pieds de largeur, avec fossés de 6 pieds de gueule.

A la fin du bail, on s'aperçut que l'entrepreneur n'était pas en mesure de tenir ses engagements. Le rapport de l'ingénieur Verbrugg à ce sujet, du 44 avril 1787, constate que moitié des travaux à la charge de l'entrepreneur n'étaient pas faits. Il fait connaître aussi que l'élargissement de la route, à peine commencé dans le village de Fulvy, ne l'était point encore à Trouchoy, Cusy et Aisy.

De Theil à Vaumort, la route était achevée, et, sur toute la ligne, on rivalisait de zèle pour la cause commune, favorisée par

l'élection de Saint-Florentin qui, deux fois en 1787, avait adjugé des travaux à effectuer dans le voisinage d'Avrolles.

En même temps, le baron de Champlost faisait ouvrir, à ses frais, une portion de route dans les bois de l'abbaye de Pontigny et le bourg de Cérésiers, redressait la voie romaine qui passait à gauche de son enceinte, introduisait la route dans la grande rue et lui livrait passage, à l'autre extrémité, près de la chapelle des Trois-Maries, au moyen d'un pont de pierre jeté sur le ravin qui faisait obstacle à la circulation. Le ruisseau qui passe aujourd'hui sous ce pont est un peu plus moderne.

Dans la nuit du 26 au 27 février 1793, un affaissement du sol se fit remarquer au flanc de la montagne d'Arces ; on vit, en même temps, l'eau suinter au pied de cette montagne, puis surgir insensiblement, accroître de volume, s'écouler enfin en se traçant un lit, et arriver, au bout de quatre jours, sous le pont de Cérésiers.

Mais revenons à notre route.

En travaillant dans l'intérêt commun, nul toutefois ne s'oubliait soi-même. L'humanité est ainsi faite. Aussi la désunion se mit-elle bientôt dans le camp des alliés.

Les habitants de Champlost dénoncèrent à l'Intendant le projet conçu, disaient-ils, par leur seigneur de détourner, à son profit, la route de la ligne droite d'environ 4,000 toises, pour la faire passer devant la façade de son château, direction qu'ils appellent *ridicule* et contre laquelle ils s'opposèrent de tout leur pouvoir.

L'empressement qu'avait mis M. de Champlost à ouvrir la route au milieu des bois, avant que la direction en fût fixée par l'autorité compétente, la ligne qu'elle devait forcément suivre pour arriver là et ensuite gagner Arces, mit également contre lui, non-seulement les habitants de cette communauté, mais encore ceux d'Avrolles ; et, dans une pétition collective, les trois paroisses se plaignent amèrement, au mois de juillet 1787, de voir la route détournée de sa direction naturelle et amenée au milieu des bois, dans des carrefours, qui sont comme autant de coupe-gorges, sur une étendue de plus de deux lieues, sans eau ni habitations, et demandent son passage par Champlost et Vachy.

Profitant du conflit, les villes de Joigny et de Briennon réclamèrent le maintien du *statu quo*. Saint-Florentin, Tonnerre, Dannemoine, Neuvy sollicitèrent l'achèvement de la route d'Avrolles à Theil et firent remarquer que Joigny et Briennon avaient mauvaise grâce de se plaindre ; que le seul motif du passage de la route de Paris par Joigny avait été la nécessité d'amener au port de La Roche les bois et les charbons nécessaires à l'approvisionnement de la capitale ; que, ce but rempli, rien ne s'opposait à ce que la route reprit la ligne directe.

La lutte n'en continua pas moins avec acharnement sur le territoire de Champlost ; et, pour en finir, les élus réunis de Joigny et de Saint-Florentin résolurent de faire étudier la question par quatre commissaires, et nommèrent, à cet effet, MM. Lefranc, de La Perrière, Boullard et des Brisson.

Les commissaires visitèrent les lieux le 29 mai 1789, accompagnés de l'ingénieur Verbruggh.

De son côté, l'Intendant avait confié particulièrement la même mission à M. Lefranc, prieur de l'hôpital de Joigny, en sorte que chacun comprit de quel poids pèserait dans la balance le double avis de ce commissaire.

Les habitants d'Avrolles lui exprimèrent leurs désirs et leurs craintes.

Leurs désirs étaient que la route suivit la voie romaine, car, disaient-ils, *on sait avec quelle solidité les Romains construisaient leurs routes. Ce chemin en conserve encore les preuves, de sorte qu'il n'y aurait pas moitié de travaux à faire ;* sinon ils demandaient qu'elle passât par Champlost.

Leurs craintes étaient formulées en ces termes :

On nous a dit que les habitants de ce village, par déférence pour leur seigneur, avaient consenti à ce que la route passât autour de son château et de son parc, c'est ce qui nous donne des inquiétudes, malgré la bonne opinion que nous avons de votre justice.

Le curé de Champlost se plaignait, de son côté, dans une lettre confidentielle, d'être à ce sujet surveillé, *épié, même par ses confrères*, et il était réduit par la peur, pour en conférer avec l'abbé Lefranc, d'avoir recours à ce langage bizarre et inintelligible :

« Je ne sais pourquoi on veut ôter les génisses, que les vaches
 » du gouvernement ont produites, de ma paroisse pour les
 » porter ailleurs. Les mères appartiennent à ceux à qui on les a
 » données ; il faut donc que leur fruit reste. Je le désire d'autant
 » plus que nous avons quantité de malheureux qui les deman-
 » dent. Vous savez mes sentiments pour vous, mon cher
 » confrère ; ils sont inviolables. Risse, curé de Champlost. »

L'avis des commissaires, cependant, ne se fit pas attendre ; en voici les conclusions :

« Nous ignorons les motifs qui peuvent attacher obstinément
 » l'ingénieur à la direction autour du parc, mais nous pensons
 » qu'elle n'a pu être tracée que par le crédit et la sollicitation
 » de M. le baron de Champlost, pour son agrément, et, quand il
 » serait vrai qu'elle fût la plus commode et la plus courte, cette
 » direction paraît si fort accordée à la faveur, il est si ridicule
 » de la voir arriver jusqu'à la porte d'un gros village et l'éviter
 » pour passer en face du château et en tourner le parc, toujours
 » en montant, qu'il n'y a pas de voyageurs qui ne blâmassent
 » l'administration qui l'aurait adoptée. »

L'ingénieur Verbruggh, on le voit, n'avait pas été heureux avec les commissaires. Dans un rapport du 15 juin 1789, il essaya de prendre sa revanche près de l'Intendant. A cet effet, tout en reconnaissant que la direction par Champlost et Vachy est de 424 toises plus courte, il arrive à démontrer que la ligne par le château coûterait 51,578 liv. de moins, en tenant compte, d'une part, de la valeur de la partie de route faite par le seigneur et, d'autre part, du pavage de la traversée de Champlost qui n'était pas indispensable peut-être, puisqu'on s'en est passé jusqu'à ce jour. Ajoutons que, dans un autre rapport, du 3 du même mois, l'ingénieur s'était prononcé en faveur de la voie romaine.

Les choses étaient donc embrouillées le mieux du monde, quand de nouveaux rouages administratifs vinrent remplacer les anciens, et la question, qui semblait épuisée, revint à son point de départ.

Tonnerre, Saint-Florentin, Neuvy, Dannemoine insistent de nouveau pour l'achèvement de la route par Champlost, Arces et Cérisiers ; Briçonnet recommande le respect des droits acquis et

nie même l'existence de la voie romaine qui semblait prendre faveur.

Toutefois, un arrêté du Directoire du département, du 2 décembre 1790, ordonne que l'étude des deux directions, par la voie romaine et par Champlost, serait confiée à l'ingénieur Montfeu.

Alors l'influence seigneuriale avait disparu, et les habitants du village de Champlost qui, pour faire oublier leur sentiment anticipé d'indépendance exprimé en termes peu parlementaires, avaient dit en 1788, en langage de cour, aux membres du bureau de l'élection de Joigny :

« Il n'y a que la force des raisons les plus déterminantes qui
 » ait pu nous porter à vous faire nos observations et à contrarier
 » les projets d'un seigneur qui, à tous égards, mérite notre re-
 » connaissance : soyez juges entre lui et nous ; soyez nos média-
 » teurs auprès de lui ; nous ferons pour lui plaire et pour vous
 » prouver notre soumission tous les sacrifices que vous or-
 » donnerez. » Changent bien vite de ton en 1790. Si l'on a songé
 à détourner la route du village, à la sollicitation du seigneur,

« Nous ne craignons plus de le dire, c'est pour l'agrément du
 » château. Il n'y a pas de mensonges, d'intrigues et d'injustices
 » que le sieur Verbruggh n'ait employés pour servir ce seigneur
 » qui lui a fait avoir cent écus de pension sur la cassette du
 » roi. »

Rien ne se décide cependant, mais rien non plus n'altère la persévérance des habitants de Champlost ; leur style seul se modifie suivant les influences du moment.

Voici comment ils parlent, le 5 ventôse an II, aux administrateurs du département, toujours au sujet de leur route :

« Le despotisme féodal voulait lui donner une direction
 » insensée. Le sentiment du bien public nous inspira alors le
 » courage de la résistance, et, dès 1789, l'égoïsme seigneurial
 » lâcha prise. Mais ce qui vous surprendra certainement, c'est
 » que nous ayions encore à le combattre. Oui, la présence d'un
 » château vide, où l'on goûtait les délices de la cour, a encore
 » assez d'influence pour détourner une grande route de sa di-
 » rection naturelle. »

Sur d'autres points, la route n° 5 présentait, en 1790, les particularités suivantes :

Le pont de Dannemoine, de 6 arches ; le pont Notre-Dame, à Tonnerre, de 11 arches ; les deux ponts de Lézennes, le grand de 8 arches et le petit de 2, étaient à la charge de l'administration des ponts et chaussées.

Le pont de la Prison, à Tonnerre, était à la charge de l'abbaye Saint-Michel ; le pont d'Ancy-le-Franc, de 13 arches, à celle de la commune, et le pavé de Tonnerre pour le compte de cette ville.

En l'an XI, les choses avaient peu changé entre Avrolles et Theil, puisqu'alors l'ingénieur Sutil constate qu'il s'en faut de 134 toises que la route atteigne l'avenue du château de Champlost ; qu'elle présente dans son ensemble des lacunes de 23,057 mètres, dont les plans même ne sont pas faits, et que le pont de Theil, construit en bois, menace ruine.

Depuis lors, jusqu'en 1812, cette route est complètement abandonnée. Le Conseil d'arrondissement de Joigny sollicite en vain, à cette dernière époque, sa conservation et son achèvement, en faisant valoir à l'appui de sa demande que 4 myriamètre 5 kilomètres étaient faits entre Sens et Vaumort, 5 kil. d'Arces à la forêt d'Othe et 8 de Champlost à Avrolles ; et qu'il ne restait à faire que 1 myr. 7 kil. dont une partie, fait remarquer le Conseil, *n'a besoin que d'un rechargement présentant encore la route construite par les Romains.*

Les Conseils d'arrondissement de Sens, de Tonnerre et de Joigny ne sont pas plus heureux en 1819 et 1820, et cet état d'incertitude se prolonge jusqu'à l'ordonnance royale du 6 mars 1828 qui mit fin à cette longue agitation, en ordonnant l'ouverture d'une route, à la charge de l'Etat, de Sens à Saint-Florentin.

Dès-lors, le sort de notre route est décidé ; mais les habitants de Champlost ne sont point à bout de persévérance, de luttes et de sacrifices.

L'Etat crut devoir réclamer à son aide le concours des communes intéressées. Elles avaient trop longuement et trop vivement désiré l'achèvement de cette route pour ne pas entrer généreusement dans la voie où l'on voulait les entraîner.

Le pavage de la traversée de Cériseurs, commencé en 1830, coûta seul à cette commune près de 60,000 fr.

Champlost, de son côté, s'était exécuté, aussi largement et d'aussi bonne grâce, quand l'ingénieur imagina, en 1832, de faire passer la route précisément à côté de ce village, où ce projet jeta de nouveau l'alarme. Mais le Conseil Général intervint activement, et, en remerciant le Ministre d'une allocation de 25,000 fr. destinés aux travaux d'achèvement de cette route, il saisit, en 1833,

« Cette occasion pour recommander, de la manière la plus
 » instante, à M. le Ministre, la juste réclamation qu'élèvent le
 » Conseil municipal et toute la population de Champlost contre
 » le projet de diriger la route n° 5, non pas en suivant la rue
 » principale de ce bourg, ainsi que le tracé primitivement adopté
 » le voulait, mais en dehors de Champlost, et en passant au
 » milieu de terrains précieux dont la valeur est très-considé-
 » rable. La pétition, ajoute le Conseil, qui exprime à cet égard
 » les craintes des habitants, a été remise à M. le Ministre par
 » l'un des membres du Conseil Général, au commencement du
 » mois de juin dernier. Ne pas suivre la direction précédem-
 » ment arrêtée paraîtrait une résolution d'autant moins juste
 » que, sur la foi de son maintien invariable, la commune de
 » Champlost a consenti à des sacrifices considérables qu'elle
 » n'eût jamais faits dans la supposition d'un autre tracé. »

Fortifiée de cette délibération, la pétition des habitants de Champlost produisit le résultat qu'ils attendaient avec anxiété.

Repris avec activité en 1834, dans le sens de cette demande, les travaux furent achevés en 1836 et la route livrée à la circulation.

Pour amener, dans son ensemble, la route à son état normal, d'autres travaux, plus ou moins importants, furent exécutés dans la traverse de Tronchoy, en exécution d'une Ordonnance

du 25 novembre 1832;

—	d'Avrolles,	O. du 6 février 1833;
—	de Cheney,	O. du 4 avril 1833;
—	de Sens,	O. du 4 avril 1833;
—	d'Ancy-le-Franc,	O. du 9 août 1833;
—	de Cusy,	O. du 9 août 1833;
—	de Lézinnes,	O. du 4 ^{er} octobre 1833.

Et elle n'eut plus à subir qu'une rectification pour être constituée enfin telle que nous la voyons aujourd'hui.

Il existait, en arrivant d'Avrolles, à l'entrée de Saint-Florentin, une rampe rapide et dangereuse qui, depuis longtemps, avait provoqué des réclamations. Une ordonnance du 29 mai 1843 ordonna cette importante rectification.

En conséquence, une nouvelle direction se développa à gauche de l'ancienne qu'elle rejoignit dans la rue du Manège, où elle la quitta de nouveau pour se jeter à gauche et s'y rattacher définitivement, au faubourg, sur l'emplacement de la maison Colon.

Les ponts et leurs abords reçurent en même temps des améliorations notables.

§ II.

ROUTE N° 6, DE PARIS A CHAMBÉRY.

Connue d'abord sous le nom de *route de Paris à Turin par Lyon*, cette importante voie de transport a été nommée par le décret de 1811, *route de Paris à Milan par le Mont-Cenis et Turin*, et depuis *route de Paris à Chambéry*.

Son passage, dans le département de l'Yonne, indiqué par Joigny, Bassou, Auxerre, Saint-Bris, Vermenton, Lucy-le-Bois et Cussy-les-Forges, laissait ainsi Avallon à l'écart.

Le coup était aussi dur qu'imprévu. Aussi, le Conseil d'arrondissement, le 23 mai, M. Houdaille, sous-préfet, le 6 juin, et M. Raudot, maire d'Avallon, le 30 juillet 1812, réclamèrent-ils contre cet état de choses, en faisant remarquer que le décret n'indiquant, au nombre des localités que doit traverser la route de Milan, ni Avallon ni Sauvigny, il y avait incertitude sur l'embranchement qu'elle devait suivre, à partir de Lucy, et en demandant ou la conservation des deux lignes concurremment, ou le passage exclusif par Avallon, en suivant la route du commerce, de la poste, des convois militaires, la route enfin la mieux construite et la plus solide en hiver.

Pendant ce temps, les habitants de Sauvigny, de Vassy et même ceux de Lucy-le-Bois, pour conserver le passage indiqué en leur faveur par les bornes milliaires, faisaient réparer leur

route, *avec une célérité incroyable*, en même temps qu'ils masquaient le point de jonction de l'embranchement d'Avallon et qu'ils le réduisaient à la largeur de deux voies : c'était la lutte des faits contre les protocoles. Du reste, chacun combattait à sa manière, frappant un peu en aveugle, sans connaître le véritable état de la question.

Ainsi, Sauvigny, qui était réellement en possession de la route principale, classée, entretenue et portée à ce titre dans l'itinéraire général, s'alarmait sur ce point de la question qui lui était favorable, et Avallon, ignorant de son côté que, dès le 31 juillet 1812, le comte Molé, directeur général des ponts et chaussées, avait décidé que l'embranchement d'Avallon serait seul conservé, faisait sur ce point d'actives démarches en voyant porter exclusivement, sur l'embranchement de Sauvigny, les matériaux destinés à l'entretien de la route; l'ingénieur enfin agissait, en contradiction des ordres de son chef, par respect pour le budget de 1812, voté en 1811 sans avoir prévu ce conflit.

Quand la lumière se fit, la cause d'Avallon fut gagnée.

Ainsi constituée, la route eut une longueur de 87,850 mètres, à partir du pont de Joigny, jusqu'à la limite du département, en passant par les Voves, Charmoy, Bassou (1), Appoigny, Auxerre, Saint-Bris, Vermenton, Lucy-le-Bois, Avallon, Cussy-les-Forges et Sainte-Magnance. Sa longueur actuelle est de 90,683 mètres.

Les débats entre Avallon et Sauvigny étaient, du reste, antérieurs au décret de 1811 et avaient eu, de part et d'autre, leurs phases de bonne et de mauvaise fortune.

Le 20 novembre 1790, le Conseil général des ponts et chaussées avait décidé que le passage des courriers, des malles, des diligences et messageries publiques s'effectuerait par Avallon, et que l'embranchement rival ne serait plus qu'une route de seconde classe; mais le Ministre, malgré l'avis conforme du district d'Avallon, du Directoire et du Conseil Général du département, ne sanctionna pas cette mesure.

Cependant, le passage de la route de première classe par Avallon fut mis à l'étude; mais les ingénieurs, en reconnaissant

(1) Une ordonnance du 17 avril 1827 a autorisé l'élargissement de la route dans la traverse de Bassou.

que la direction par la place du Cours aurait 5,462 toises et celle par le clos des Minimes 5,276, constatèrent en même temps que l'embranchement de Sauvigny n'en avait que 3,960, et cette circonstance ne fut pas sans influence sur le maintien du *statu quo*.

Puis, le Conseil Général du département ayant été appelé par la législation à décider lui-même cette question, il arrêta, le 24 pluviôse an II, conformément à l'avis de son bureau des travaux publics, que la route d'Avallon serait seule de première classe, que celle de Sauvigny serait réduite à 24 pieds de largeur, que les arbres de lisière seraient abattus et les terrains détachés du sol de la route rendus à l'agriculture.

Enfin, le service général des ponts et chaussées ayant été remplacé entre les mains de l'Etat, le passage de la route nationale par Sauvigny fut rétabli et, le 20 germinal an IX, le Sous-Préfet fit connaître à l'administration les plaintes que cette mesure soulevait dans Avallon. « C'est, dit-il, un cri général d'indignation » dans cette ville contre les intrigants qui, par des manœuvres » sourdes et secrètes, viennent de lui enlever le passage de la » grande route de Paris à Lyon, en faisant ordonner la réparation de l'embranchement par Sauvigny. »

L'état primitif, toutefois, fut reconstitué, et c'est dans cette situation que se trouvaient les choses, quand intervint le décret de 1811.

Cette route, parallèle sur toute son étendue à la voie romaine qu'elle a remplacée, est, du reste, une des plus anciennes de la France. Elle s'est maintenue sans travaux neufs remarquables jusqu'à nos jours, avec des rampes extrêmement rapides, de 5 à 43 centimètres par mètre, depuis le point où finit le territoire d'Auxerre jusqu'à la limite du département; mais il n'en est point peut-être qui aient subi des remaniements plus considérables, des modifications plus profondes que la partie montueuse que nous venons de signaler.

Pour faire, du reste, la part des temps et des hommes, disons d'abord que la ville d'Avallon proposa, en 1790, de diriger la route, à partir de Vermenton, par Reigny, Arcy-sur-Cure, Nailly, Saint-Moré, Voutenay, Sermizelles, Vallory et Avallon, et que ce projet resté sans suite, après des études préliminaires, fut repris

et complété par le Directoire du district d'Avallon, en 1791, en indiquant le passage par Augy, Vaux, Bellombre, Escolives, Vincelles, Bazarnes, Sainte-Pallaye, Prégilbert, Sery, la cour du château, Givry, Vallory et Avallon, évitant ainsi sept montagnes et deux lieues de parcours.

La nécessité de respecter les intérêts de Vermenton, entièrement sacrifiés par ce projet, dut le faire modifier. Il impliquait, du reste, l'idée de côtoyer la rive gauche de l'Yonne, d'éviter le pont d'Auxerre et d'épargner les travaux immenses des ponts de Champs.

L'ingénieur Panneau avait aperçu enfin, également en 1791, la possibilité d'une rectification analogue à celle faite de nos jours, et il a consigné à ce sujet l'observation suivante dans son tableau général des routes du département : « Il serait peut-être » possible d'éviter la montagne de Saint-Bris et de Vermenton, » en côtoyant la rivière d'Yonne par Vaux, Escolives et Vincelles jusqu'au pont de Cravant, et ensuite la rive droite de la » Cure jusqu'à Vermenton. »

En 1815, la lutte entre Avallon et Sauvigny recommença.

Par un arrêté du 17 janvier, le Directeur des ponts et chaussées décida :

« Art. 1^{er}. La route royale de première classe, n° 7, de Paris » à Chambéry, sera rendue dans le département de l'Yonne à sa » direction primitive et naturelle ; en conséquence, le passage » par Vassy et Sauvigny est rétabli.

» Art. 2 L'embranchement de Lucy-le-Bois à Avallon et » celui d'Avallon à Cussy-les-Forges seront pareillement main- » tenus et comme tels entretenus conjointement sur les fonds » des routes de première classe dont ils feront également partie, » chacune de ces routes devant être considérée comme succur- » sale l'une de l'autre. »

Dépossédé à moitié encore une fois, Avallon reconquit bientôt sa position ; mais il lutta de nouveau, en 1836, devant le Conseil Général contre les mêmes prétentions rivales, et il lutterait encore sans doute aujourd'hui si la rectification radicale de la route n'avait mis un terme à cette cause incessante d'agitations administratives.

Les premières études pour la rectification de la route actuelle

d'Auxerre et Avallon remontent à 1836. Elles furent confiées par le Préfet à M. Berthod, ingénieur en chef par intérim. Quatorze communes intéressées à ce projet, votèrent spontanément, pour aider à son exécution, une somme de 207,080 fr. Saint-Bris et Lucy-le-Bois opposèrent un contre-projet, mais le Conseil Général, dans sa session de 1837, émit *le vœu unanime* que la rectification projetée suivît la route départementale d'Auxerre à Vézelay, depuis l'auberge Neuve jusqu'au pont de Cravant, puis les vallées de l'Yonne, de la Cure et du Cousin ; mit à la disposition de l'Etat les 207,080 f. offerts par les communes d'Escolives Vincelles, Cravant, Vermenton, Lucy-sur-Cure, Arcy, Mailly-la-Ville, Saint-Moré, Voutenay, Sermizelles, Girolles, Pontaubert, Avallon et Magny; vota lui-même une subvention de 100,000 fr., moitié à la charge du département, moitié à celle des arrondissements d'Auxerre et d'Avallon, et demanda, *aussi à l'unanimité*, que l'ancienne ligne fût conservée comme route royale auxiliaire.

Quant à l'embranchement de Sauvigny, l'ingénieur en chef crut pouvoir assurer, à cette époque, qu'il n'était plus route royale, mais il doutait qu'elle fût départementale et, en attendant qu'elle prit un nom quelconque, le Conseil Général pria le Préfet de vouloir bien, par application de la loi du 21 mai 1836, la considérer comme chemin vicinal !

L'administration, ainsi que le prévoyait sans doute le Conseil Général dans son vœu unanime, refusa d'admettre la nécessité de deux routes, se suppléant l'une l'autre d'Auxerre et Avallon, et le Conseil Général se décida, en 1838, pour ne laisser aucun motif d'opposition à son projet de rectification, à classer la route de Saint-Bris comme départementale.

Enfin, une ordonnance royale du 20 août 1839 ordonna la rectification de la route n° 6 entre l'Auberge-Neuve et Avallon, par Champs, Vincelles, Cravant, Vermenton, Lucy-sur-Cure, Arcy, Voutenay et Sermizelles.

Bientôt le grand pont de Champs fut achevé, une ordonnance du 17 août 1844 autorisa l'élargissement de la route dans la traverse de Cravant, et les autres travaux furent poussés si activement qu'à la fin de la campagne de 1846, en même temps qu'on entreprenait la chaussée de Voutenay à Sermizelles, on

put livrer à la circulation la partie située entre Reigny et Arcy-sur-Cure.

A la même époque, les mineurs travaillaient nuit et jour, et à chaque bout, au percement du tunnel de Saint-Moré dont la longueur est de 327 mètres et la largeur de 8 mètres, et les ponts d'Arcy montraient, celui du Pertuis la naissance de ses voûtes, et celui des grottes les premières assises de ses fondations.

Les travaux d'art se trouvant terminés dans la campagne suivante, la route s'acheva rapidement et devint, pour la facilité du transport et pour la variété des sites, la plus remarquable du département.

Le tunnel de Saint-Moré, qui coûta des sommes énormes, joue même dans la beauté du paysage un rôle si important, qu'on est allé jusqu'à contester son importance, au point de vue de la viabilité.

Nous nous garderons bien d'avoir une opinion sur ce point, mais nous ne résistons pas au désir de raconter à ce sujet une petite anecdote.

Le tunnel venait d'être livré à la circulation et de nombreux touristes auxerrois s'empressaient d'aller le visiter. Deux amis, un chasseur et un pêcheur à la ligne, voulurent faire comme tout le monde, et un beau matin ils empruntèrent à cet effet, contre les habitudes de leurs professions, le secours d'une diligence jusqu'à Arcy-sur-Cure. Arrivés-là, les deux amis se donnèrent une poignée de main, se séparèrent, prirent rendez-vous, pour le déjeuner, à midi, à l'entrée du tunnel, et s'acheminèrent de ce côté, l'un en battant les coteaux, l'autre en suivant le cours de la rivière.

Fidèle au rendez-vous, le chasseur arrive à l'entrée du tunnel, juste à midi, puis il attend dix minutes, gravit de quelques mètres la montagne à droite, puis, à gauche, regarde partout et, comme sœur Anne, ne voit rien venir. Vingt minutes se passent ainsi. Perdant enfin patience, le chasseur prend son parti, franchit le tunnel, rencontre son camarade qui, de l'autre côté, s'impatientait également, et l'interpelle de la sorte : — Te voilà donc enfin ! mais par où, diable, as-tu passé et pourquoi as-tu franchi le tunnel sans m'attendre, comme nous en étions

— convenus? — Mais c'est toi qui l'as passé sans moi; puisque je t'attends ici depuis une demi-heure. — Ha! çà, tu rêves, je crois, je viens de passer sous le tunnel pour la première fois, et toi?... — Et moi je n'y ai pas encore mis le pied. — Mais comment es-tu arrivé de ce côté? — Je ne sais pas trop; j'étais occupé, mais par la rivière probablement. — Et tu n'as pas gravi la montagne? — Non, à coup sûr. — A quoi donc sert le tunnel alors? — Je n'en sais rien, mais pas à grand'chose, je serais. Et cette grande œuvre fut jugée l'œuvre de la Providence.

NOUVEAU N° 60, DE NANCY À ORLÉANS. — Le passage de cette route est indiqué, dans le décret de 1811, par Villeneuve-l'Archevêque, Mâlay-le-Roi, Sens et Egrivelles-le-Bocage. Ils l'effectua par Bagneaux, Villeneuve-l'Archevêque, Molinons, Foissy, Pont-sur-Vannes, Theil, où il emprunte, jusqu'à Sens, la route n° 5, de Paris à Genève, Sens, Paron, Subigny et Vernoy.

Cette route, dont la longueur, dans le département, est de 38,089 mètres, a remplacé la voie romaine, à peu près exactement dans tout son parcours.

Connue, avant 1811, sous le nom de route de Troyes à Ormains, elle était achevée, dès 1788, jusqu'au ruisseau de Paron, et à cette époque déjà, les traversées de Villeneuve-l'Archevêque, Molinons, Foissy, Mâlay-le-Roi et Sens, étaient entièrement pavées. La chaussée pavée de Villeneuve-l'Archevêque à Molinons a été faite en 1788 et 1789.

La partie située entre Sens et Paron, construite d'après les projets de l'ingénieur Montfau, approuvés le 20 février 1786 par l'intendant de la généralité de Paris, sur une longueur de 4050 toises, à partir de l'extrémité du faubourg d'Yonne, au point où finissait le pavé, jusqu'au ruisseau du moulin de Paron, a été achevée en 1789.

Ses déblais les plus considérables ont été de 24 pieds dans le rocher et de 9 pieds dans les parties moins solides.

Les remblais n'ont pas excédé deux pieds.

La chaussée, de 48 pieds de largeur, 48 pouces d'épaisseur et 9 pouces de bombement a été formée de trois couches. La première, composée des plus gros cailloux des murgers voisins, biens rangés, serrés et battus à la masse, reçut un lit de moyens cailloux, également battus à la masse et fut recouverte par une dernière couche de six pouces d'épaisseur de cailloux de la grosseur d'une noix.

Un cassis de 5 toises de long, sur 48 pieds de large fut établi, en pavés de grès, sous la croix de Saint-Bon, à la chute de la ravine.

Enfin, les fossés eurent 6 pieds au sommet et 48 pouces au fond.

L'ensemble de ces travaux, adjugés les 10 juin et 25 août 1788, ont coûté du reste, indépendamment des tâches des corvéables dont les rôles remis à l'adjudicataire ont été exécutés à son profit, une somme de 22,835 liv, au paiement de laquelle le comte de Polignac consentit de bonne grâce à contribuer, ainsi que la lettre suivante, adressée à l'ingénieur, en fait foi.

« M. de Polignac consent ainsi que moi, Monsieur, de payer
 » les deux mille livrés que vous croyez nécessaires pour con-
 » tribuer à la dépense du chemin de Sens à Paron; nous espé-
 » rons que vous voudrez bien faire commencer ce chemin le
 » plus tôt possible.

» Notre projet est de le faire planter d'arbres que vous avez
 » bien voulu me promettre et de continuer cette plantation
 » jusqu'au bois dit des Châtaigners, qui nous appartient.

» Vous voudrez bien, Monsieur, régler l'époque des paie-
 » ments des deux mille livrés auxquelles nous serons
 » exacts.

» J'ai l'honneur d'être, Monsieur, votre très-humble et très-
 » obéissante servante.

» LA COMTESSE DE POLIGNAC. »

Rue du Parc-Royal, le 20 février 1786.

Quant à la partie située entre Sens et la limite du département de l'Aube, elle nous fournit également quelques détails sur l'art de construire les routes à cette époque.

Les pavés étaient de 8 à 9 pouces en tous sens, par conséquent *non démaigris en cul de lampe*, comme on disait.

alors, et en grès du pays tirés des carrières de Courgenay.

Une partie des chaussées étaient en contre-pente.

Leurs eaux, déversées dans une rigole de un pied de largeur et de profondeur gagnaient les fossés par des caniveaux remplis de gros cailloux laissant entre eux, à cet effet, un intervalle suffisant.

En 1812, il restait, de Paron à la limite du département du Loiret, une lacune de 21,371 mètres, et, malgré les pressantes sollicitations du Conseil Général, cette situation s'est prolongée jusqu'en 1835.

Terminée enfin vers 1838, cette route reçut en quelque sorte sa consécration par la reconstruction de l'un des ponts de l'île d'Yonne.

Les travaux préliminaires commencèrent dans les premiers mois de 1839 et ceux de raccordement furent terminés en 1844. Le pont, enfin, d'un système nouveau, avec cinq arches de trois dimensions différentes, des parapets en fer forgé et des trottoirs en asphalté de Seyssel, porte à la clé de voûte de son arche principale ces deux dates : *septembre 1839 et octobre 1840*, qui sont celles du commencement et de la fin des travaux de maçonnerie.

§ 4.

ROUTE N° 65, DE NEUFCHATEAU A. BONNY-SUR-LOIRE.

Désignée originairement sous le nom de *route de Châtillon-sur-Seine à Saint-Fargeau*, cette route n'était guère encore qu'un projet lorsqu'elle prit le nom de *route de Neufchâteau à Bonny-sur-Loire* dans le décret de 1844, qui indique son passage par Cruzy-le-Châtel, Tanlay, Tonnerre, Chablis, Auxerre, Toucy, Mézilles et Saint-Fargeau.

La construction de la partie située entre Auxerre et Villefargeau, sur une longueur d'environ 5 kilomètres, remonte toutefois à 1775. A cette époque, on entreprit également quelques travaux dans le voisinage de Toucy, mais ils furent presque aussitôt abandonnés. Ce fut le vicomte de Montbarrey, seigneur de Moulins, qui, le premier, réveilla l'idée de continuer les travaux,

en écrivant à ce sujet, le 29 février 1790, à l'intendant de Paris, avec le bon goût de ne pas dissimuler combien lui seraient profitables des travaux à la perfection desquels, disait-il, j'ai personnellement un intérêt si réel. Les moyens d'exécution proposés étaient conçus toutefois avec moins de franchise et en vue de sacrifices peu coûteux. Il s'agissait tout simplement d'appeler aux travaux, pendant quinze mois, les corvéables des paroisses de Diges, Pourrain, Escamps, Parly, dans la généralité de Paris, et ceux de Toucy, Moulins, Fontaine, La Lande et Leugny dans la généralité d'Orléans. Pour motiver du reste, une décision à ce sujet, M. le vicomte avait joint à sa lettre un mémoire anonyme rédigé dans le sens de ses vues, au nom des villes d'Auxerre et de Toucy.

Ces moyens atteignirent leur but, mais dans une mesure restreinte par un sentiment plus exact de la justice. En 1784, les travaux avaient fait peu de progrès.

Dans un mémoire présenté à cette époque au nom de la Puisaye, avec l'espoir d'en hâter l'exécution, on s'étonne que les propriétaires de biens *seffés* ne contribuaient pas à la dépense comme les corvéables et l'on propose, dans le cas où l'administration n'aurait pas les moyens de les y contraindre, de les solliciter au moins dans leurs bonnes intentions. Quant aux gens de main-morte, sans exception, qui détenaient la plus grande partie du sol dont la route devait accroître la valeur, le mémoire reconnaît qu'il était inutile de leur rien réclamer parce que ces êtres ne voient qu'eux et rien au-delà.

En 1790, les choses en étaient toujours au même point, seulement une rivalité avait surgi entre Ouaine, qui réclamait le passage de cette route, et toutes les communes intéressées à sa direction par Toucy et Mézilles.

Quant à son état antérieur, une note de l'éditeur du journal du duc de Bourgogne, publiée dans le recueil intitulé : *Curiosités historiques* (1), peut en donner une idée exacte.

« La maison ou le logis du roi, comme on l'appelle à Dijon, » est dans une place en fer à cheval, dite la place Royale. Au commencement de 1725, on y éleva, sur un piédestal, une statue équestre de Louis XIV, fondue à Paris, sur le modèle de celle de la place Vendôme et par le même ouvrier. Elle

resté restée pendant un grand nombre d'années (j'ai entendu dire au moins 30 ans), à la Brosse, hameau de la paroisse de Venoy, entre Auxerre et Noyers. On n'avait pu la traîner plus loin et, comme il ne se présentait personne qui entreprit de la conduire à sa destination, on jugea à propos de l'entourer, dans le champ où elle avait été déposée, d'un bâtiment de moellons, couvert de chaume. Enfin, au mois de mai 1722, cette statue arriva à Dijon.

En l'an XI, il n'avait été fait encore aucune étude pour ouvrir les parties de la route n° 65 situées entre Tonnerre et la Brosse et entre Toucy et Mézilles, et les choses n'étaient guère plus avancées quand intervint le décret de 1811.

Mais, presque aussitôt, le Conseil Général du département compléta le tracé indiqué par le décret, en désignant comme point de contact Laignes, La Vèvres, Pimelles et la Brosse. Ce fut, du reste, en vain que les communes de Viviers et de Béru sollicitèrent, pour atteindre ce dernier lieu, une direction si non plus facile au moins plus utile que celle qui a été adoptée.

Quand on songe avec quelle prodigieuse rapidité, et à l'aide de quels immenses capitaux se construisent aujourd'hui nos voies de communication, on ne comprend qu'avec tristesse comment la route qui nous occupe n'était point encore ouverte en 1825, entre Villefargeau et Toucy; en 1832, entre Toucy et Mézilles; en 1835, entre Mézilles et Saint-Fargeau.

Enfin, ce ne fut qu'en 1845, après la construction des ponts de Villefargeau et de Mézilles, qu'elle fut entièrement terminée, encore son état actuel ne peut-il être considéré que comme provisoire, notamment entre Tonnerre et Chablis, entre Beine et Auxerre, entre Pourrain et Toucy, où les rampes excèdent considérablement le maximum de pente toléré aujourd'hui par l'administration des ponts et chaussées. Entre Auxerre et Beine, sur un parcours de 44,000 mètres, la déclivité est telle qu'elle dépasse :

Sur 23 points, 5 centimètres par mètre.

07	—	47	—	6	—
50	—	9	—	7	—
5	—	7	—	8	—
3	—	4	—	9	—

Sur 3 points 10 centimètres par mètre.

— 4 — 11 —

-- 4 — 12 —

Cette route, depuis le territoire de Gigny où elle entre dans le département de l'Yonne, jusqu'à l'extrémité de celui de Lavan, où elle le quitte, a une longueur de 113.607 mètres. Elle dessert directement les communes de Pimelles, Tanlay, Tonnerre, Fléy, Chablis, Milly, Beine, Auxerre, Villefargeau, Pourrain, Toucy, Mézilles, St.-Fargeau et Lavan.

§ 5.

ROUTE N° 77, DE NEVERS A SEDAN.

Cette voie de communication, nommée, dans le décret de 1841, *route de Nevers à Liège et à Maestricht par Châlons*, était connue, en 1806, sous le nom de *route de Nevers à Troyes*, précédemment sous celui de *route de Troyes à Clamecy*, et plus anciennement encore, sous celui de *route de Châlons à Châteauroux*.

Sa longueur, dans le département, est de 72,393 mètres.

Elle y entre par le territoire de Coulanges-sur-Yonne et en sort par celui de Lassois, en desservant les communes de Coulanges, Courson, Gy-l'Evêque, Vallan, Auxerre, Villeneuve-St.-Salve, Montigny, Pontigny, St.-Florentin, Neuvy-Sautour.

Au moment où intervint le décret de 1841, la question, vivement débattue vers 1833, de savoir si cette route passerait par Monéteau et Seignelay ou par Montigny, se trouvait décidée en faveur de cette dernière commune, mais la situation de la route était la même que dix ans auparavant, c'est-à-dire qu'elle n'avait plus, dans tout son parcours, que deux lacunes, la première de Pontigny à St.-Florentin, sur une longueur de 10,357 mètres, et la seconde de Vallan, au-delà de Gy-l'Evêque, sur une longueur de 6,553 mètres.

Dans son trajet actuel, cette route emprunte le secours de deux autres routes impériales avec lesquelles elle se confond momentanément, savoir la route n° 5, à St.-Florentin, depuis le pont jusqu'à la ville et la route n° 6, au pont d'Auxerre, seulement pour traverser l'Yonne.

Cette route, du reste, fut achevée une des premières, mais il était difficile aussi d'en trouver une plus mauvaise.

En l'an XI, elle avait à peine 3,500 mètres de chaussée régulière, le surplus, ou était pavé en pierres brutes, appelées de nos jours *îles de chat*, ou reposait tout simplement sur la roche dénudée, ou enfin n'existait encore qu'à travers champs.

Cet état, aggravé par des pentes considérables et des rampes dangereuses, s'est lentement amélioré.

La chaussée de Vallan à Gy-l'Evêque ne remonte qu'à 1833, et ce n'est qu'en 1844, que celle d'Auxerre à Vallan fut en partie reconstruite et en partie rectifiée.

Mais, à peine entrée dans cette voie de progrès, l'administration des ponts et chaussées conçut l'idée d'incorporer cette route à celle n° 6, d'Auxerre jusqu'au Bouchet, près de Cravant, puis d'ouvrir, au compte de l'Etat, la route départementale projetée, n° 20, du Bouchet jusqu'à Châtel-Censoir, et enfin, de ce point, de regagner Coulanges-sur-Yonne.

Ce projet fut soumis au Conseil Général, pendant la session de 1845, mais il ne fut pas goûté, non-seulement par respect pour les droits mais encore parce que tout le bénéfice de cette conception consistait à allonger le parcours de 44 kilomètres et à accroître la dépense de 20,000 fr. Sous ce dernier rapport, le Conseil Général s'étonna même de voir, dans le projet de rectification par Gy-l'Evêque, à travers des terrains à la fois solides et sans valeur, le prix moyen de chaque kilomètre porté à 45,000 fr., tandis que, dans le projet de rectification par Châtel-Censoir, à travers des vallées moins résistantes et des terres plus fertiles, ce prix ne figurait que pour 44,000 fr.

Il faut dire toutefois que le projet présenté par l'administration n'était pas ainsi mis à nu et réduit à sa plus simple expression. Il comparait, au contraire, les deux lignes au point de vue absolu de l'horizontale, en déduisait cette conséquence que l'excédant de 44 kilomètres n'était qu'apparent et trompeur, et l'argumentation, sous ce rapport, empruntait d'autant plus de force à la science que la comparaison s'appliquait à la route de Courson *non rectifiée*, en même temps qu'on portait à son passif une somme de 330,000 fr. affectée précisément à la rectification.

L'ancien tracé fut donc heureusement maintenu, mais, malheureusement, avec l'ancien état de choses.

La rectification, depuis longtemps sollicitée, entre Auxerre et Montigny, eut un meilleur succès. Elle s'opéra en 1847, et la nouvelle route, une des meilleures et en même temps une des plus pittoresques de la contrée, abandonna enfin Egriselles et le Thureau St.-Denis pour toucher Jönches et Villeneuve-St.-Salves. Presqu'en même temps, les abords dangereux du pont de Pontigny furent améliorés, le pont lui-même réparé, et cette partie de la route, jusqu'à Saint-Florentin, amenée à un état de perfectionnement qui ne contraste pas trop avec nos besoins de rapides communications.

§ 6.

ROUTE N° 151, DE POITIERS A AVALLON.

Une loi du 27 décembre 1809 avait autorisé le Conseil Général, conformément à sa demande, à imposer le département tout entier à trois centimes additionnels, pendant 17 ans, pour arriver à la construction de cette route, sous le nom de *route de Clamecy à Montbard*.

Nommée, par le décret de 1811, *route de Poitiers à Avallon par Bourges*, et aujourd'hui plus simplement route de *Poitiers à Avallon*, elle a, dans le département, une longueur de 24,588 mètres et touche à Avallon, Pontaubert, Saint-Père, Vézelay et Chamoux.

Comme partout, les communes intéressées offrirent leurs concours pour hâter la construction de cette route, mais les ressources furent insuffisantes à ce point qu'en 1831, la partie située entre Avallon et St.-Père était devenue impraticable, et qu'en 1834 il existait encore entre la côte Gachot et le village de St. Père une lacune de 5,000 mètres.

Enfin, en 1837, la route fut, dans tout son parcours, livrée à la circulation, et, en 1840, le Conseil Général ayant demandé et obtenu une rectification importante, dans le voisinage d'Avallon, comme étant la *conséquence naturelle et tout à fait rationnelle de la nouvelle direction donnée à la route n° 6, entre Auxerre et Avallon*, elle arriva à son état complet d'achèvement.

DÉY.