

La route de Paris à Montferrand

Extrait de la thèse de doctorat de Pascal Piéra soutenue à la Sorbonne en 2001.

« L'opération urbanistique la plus importante fut la mise en état, par l'administration des Ponts et Chaussées, de la traversée nord-sud de Montferrand, pour y faire passer la route de Paris. La topographie de cet axe fut alors complètement transformée entre mars 1733 et février 1734. Malheureusement, aucun plan illustrant cette affaire n'a été retrouvé. Les pentes de cette voie, aujourd'hui encore assez raides, étaient beaucoup plus fortes à la fondation de la ville et jusqu'au XVIII^e siècle. Pour remédier à cette difficulté, on avait construit au Moyen Âge des degrés qui permettaient le passage des rues transversales. Ces larges degrés furent supprimés. Puis, afin d'adoucir la pente au sommet de la butte, le niveau du sol de la chaussée fut considérablement abaissé. Ces travaux restent encore impressionnants puisque, dans la partie centrale de la ville, les déblaiements correspondent à environ trois mètres de hauteur. Cela obligea donc les propriétaires ou les commerçants à aménager de nouvelles boutiques dans leurs anciens sous-sols, dégagés et ouverts de plain-pied sur la nouvelle rue. Les anciens rez-de-chaussée, correspondant désormais au premier étage, conservent souvent les vestiges d'ouvertures d'origine plus ou moins remaniées (arcades de boutiques ou portes condamnées). Pour certaines maisons, au-dessus de l'ancien rez-de-chaussée, les baies ont été ordonnancées en travées et multipliées pour un meilleur éclairage des pièces d'habitation. Dans certains cas, des perrons et des coursières furent construits pour accéder aux entrées d'origine. La mise en place d'un nouveau décor intérieur accompagna souvent ces transformations : pose de cheminées et de lambris en sont les principales manifestations.

L'aménagement de la traversée nord-sud de Montferrand est l'œuvre de Jean Hupeau, ingénieur des Ponts et Chaussées, et de ses assistants Durand, inspecteur des Ponts et Chaussées, Roquecane, directeur des ouvrages, et Desoches, inspecteur des ouvrages. Les travaux ont été exécutés par les entrepreneurs Thévenet et François Raimbaux, et les maîtres-maçons Breton, Rivet et Jean Danton.

Par ces transformations urbaines, les trois termes du problème de la circulation, facilité, rapidité et sécurité, furent adroitement résolus. Le résultat fut donc une amélioration de la circulation tant piétonne que charretière. Ces travaux doivent être rapprochés d'opérations urbanistiques menées à Riom, avec la réalisation de la Porte de Layat, en 1782, par l'architecte Attiret, ou à Clermont, avec la suppression des degrés de la partie supérieure de la rue des Gras et le dégagement des abords de la cathédrale, à partir de 1796-1797, sous la direction de Guillaume Deval, ingénieur des Ponts et Chaussées .

Les travaux de Montferrand, entrepris à la demande des édiles, prouvèrent la sollicitude de l'intendant Trudaine pour sa Généralité.

Son œuvre majeure reste la requête qui devait aboutir à l'édit royal de 1731 proclamant l'union effective de Clermont et de Montferrand et ordonnant encore que toutes les constructions à venir soient réalisées le long du Grand-Chemin reliant les deux cités de Clermont et de Montferrand. Cette voie, ainsi que la traversée nord-sud de Montferrand, sont dues non seulement au soutien de Trudaine, mais aussi à l'efficacité du corps des Ponts et Chaussées. »