

# DES NOUVELLES DU PATRIMOINE



de Beaufort et sa Vallée en Anjou

Mars 2018

---

*Cette lettre prolonge et actualise le site Internet ouvert depuis 2006 pour présenter le fruit des recherches réalisées au sujet du patrimoine beaufortais.*  
<http://beaufortenvallée.net>

*Au sommaire :*

*1 – Le domaine routier : une vitrine pour les collectivités ?*

*Des ronds-points et giratoires pour se croiser*

*Circuler sur l'ancien grand chemin angevin*

*L'aménagement décoratif des îlots et terre-pleins*

*2 – Agathon Lepève ou suite à propos d'une vitrine Beaufortaise*

---

## **1 – Le domaine routier : une vitrine pour les collectivités ?**

*Des médias nationaux et régionaux semblent ne pas trop apprécier les ronds-points routiers, du moins leur multiplication, leur décor et leur coût. Une association de défense des contribuables a organisé, auprès de ses adhérents, un vote pour dénoncer le pire rond-point de France. Le résultat de cette année a été publié et évoqué dans plusieurs journaux et émissions télévisées.*

*Il se trouve que la première place revient à une réalisation portant une sculpture monumentale : le masque d'André Malraux. Pensez donc ! En plus de son coût, l'œuvre ferait peur aux enfants.*

*Je n'ai pas envie de commenter l'évènement mais, puisque mon propos habituel est d'évoquer ce qui se rattache au patrimoine, je choisis de parler ici de ronds-points, en ressortant mes souvenirs de jeunesse, en particulier pour l'axe routier principal desservant Beaufort-en-Vallée.*

### **Des ronds-points et giratoires pour se croiser**

Le rond-point est un lieu de rencontre. Matériellement, c'est une « grande place circulaire à laquelle aboutissent plusieurs avenues ou allées ». A partir de 1530, François I<sup>er</sup> avait fait percer ainsi ses forêts domaniales pour l'organisation des chasses à cour. On parlait globalement d'un tracé en étoile.

Les places, lieux de rencontre dans les villes et bourgs, existent depuis la nuit des temps, mais à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, des urbanistes vont donner aux plus grandes une forme circulaire, pour faciliter la progression des fiacres. À Paris en 1850, Haussman crée la place de l'Étoile avec douze avenues rayonnantes, autour de l'arc de triomphe terminé en 1836.

Quand les voies adjacentes n'occupent qu'un demi-cercle, on parle de demi-lune.

Les règles de circulation sur les chemins et carrefours évoluent comme les moyens de locomotion.

À défaut de réglementation particulière, les cavaliers et les attelages pouvaient utiliser le milieu de la chaussée mais, au moins depuis 1793, lors d'une rencontre, il faut tenir la droite. Au carrefour, la

priorité n'est pas précisée, mais il y a tout lieu de penser que le statut social de l'usager ou l'importance de la voie d'arrivée détermine la bienséance.

Avec l'arrivée de l'automobile et la vitesse toujours plus élevée de ces engins, il faut se pencher sérieusement sur des règles à imposer à tous. Ce sont d'abord les Automobiles club qui s'en chargent. Le premier livre écrit date de 1905. Il est dû à Jules Perrigot, un industriel président de l'Automobile club des Vosges. Ce code avant la lettre est adopté par tous les Automobiles club français. Concernant le croisement de route, il dispose :

*« Si deux voitures convergent vers le croisement à découvert, le conducteur qui voit une voiture venir à sa droite doit lui céder le pas quelle que soit la largeur relative des routes ; il devra donc ralentir en conséquence et s'arrêter ».*

**Au temps du premier code de la route, des courses d'automobiles du grand prix de France sont organisées par les Automobiles club.**

**Ici le circuit de la Sarthe en 1906. Une Bayard-Clément pilotée par De la Touloubre, un pseudonyme utilisé par le capitaine Genty. Les bolides atteignent alors des vitesses de pointe de 150 kilomètres à l'heure.**



Le premier code de la route officiel applicable, partout en France, apparaît en 1921 (décret du 27 mai). Il concerne l'automobile, la bicyclette, le piéton et la voiture attelée. Il est vendu un franc par l'éditeur Etienne Chiron à Paris. La circulation à droite est confirmée. Hors agglomération, la priorité au croisement revient à l'usager d'une route nationale ou assimilée. Sur un croisement de deux routes de même catégorie, l'usager venant de droite détient la priorité. En agglomération, la personne compétente, peut en décider autrement par arrêté.

Sur une place ou un carrefour, la circulation, à l'approche d'un obstacle s'opposant à la progression directe, n'est pas évoquée. Cela viendra plus tard, en imposant le contournement par la droite. Donc la giration dans un rond-point est dans ce sens.

Dans les années 1950, du fait de l'accroissement rapide de la circulation, notamment dans les grandes agglomérations, le système du giratoire avec priorité à droite montre ses limites. Les bouchons sont nombreux. Il faut faire appel aux feux tricolores. Ils sont malheureusement coûteux à installer et entretenir, notamment hors agglomération.

Une décennie plus tard, on commence à regarder ce qui se passe en Angleterre. Certains parlent alors de giratoires, avec priorité à gauche. Étonnant ! En fait, pour éviter l'accumulation des véhicules sur le rond-point, en l'absence de feux, il s'agit d'adopter une gestion des flux type FIFO (First In First Out) ; le premier entré a la priorité pour sortir. Avec une giration dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, comme l'impose le contournement par la droite, la priorité vient donc à l'usager venant de la gauche. Des giratoires de grandes dimensions en zone péri-urbaine sont alors testés, en particulier dans le Finistère. Un décret de septembre 1983 donne le nom de « carrefours à sens giratoire » à de tels ronds-points dotés d'une signalisation particulière.

Ce système donne satisfaction dans les cas courants, bien qu'il invite à quelques comportements dangereux. Toutefois dans les cas de fort flux de circulation, sur des espaces restreints, il s'avère tout aussi inefficace qu'avec l'ancienne règle. L'insertion peut devenir impossible. Les usagers s'adaptent alors en pratiquant le système courtois dit « de la fermeture éclair ». Chacun accorde une fois sur deux la priorité à un véhicule entrant.

À Paris, il n'y a aucun giratoire à « l'anglaise ». Il n'y a que des feux ; pas de stop, ni de balise. En

l'absence de feux, c'est toujours la priorité à droite. On retrouve des dispositions similaires ailleurs.

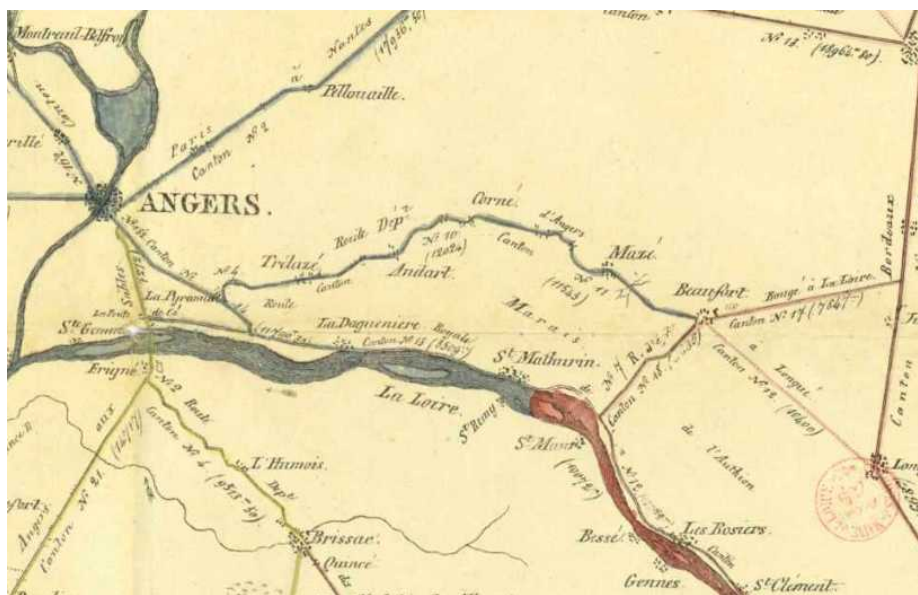
### Circuler sur l'ancien « grand chemin angevin ».

La route principale qui dessert actuellement les agglomérations de Corné, Mazé et Beaufort-en-Val-ée emprunte approximativement le tracé de ce qu'on a appelé autrefois le « grand chemin angevin » de la rive droite de la Loire. Ce chemin reliait par la Vallée les centres de Angers et Tours, avant que la construction de la levée ne permette de porter une nouvelle voie en bordure du fleuve maîtrisé. Cette route de la Levée est considérée comme la première route de l'Anjou.

À l'aube de la Révolution, les cahiers de doléance réclament des grandes routes, non plus créées pour les besoins des seigneurs, mais étudiées pour le bénéfice des populations locales.

À partir de 1810, un réseau routier commence à se créer comportant routes impériales (ou royales ou nationales), routes départementales et chemins vicinaux.

La route départementale n° 4, en Maine-et-Loire, est établie dans les années 1830. Elle relie Angers (en fait la Pyramide) à Longué, passant à Trélazé, Andard, Corné, Mazé et Beaufort.



Extrait du plan des routes en Maine-et-Loire en 1833- Archives départementales 49

La route traverse les bourgs et croise d'autres routes plus ou moins importantes. Une signalisation de direction et de distance légale est aussitôt encouragée. Une circulaire de 1835 parle de tableaux ou poteaux indicateurs. Pour que les cochers puissent voir les indications, les plaques sont posées à une hauteur comprise entre 2,50 et 3 mètres. À partir de 1846, des plaques en fonte avec lettres en relief sont mises dans le commerce.

Plaque de distance légale scellée sur une façade, en sortie de ville de Beaufort, côté Angers.

*Il n'y a pas bien longtemps, une plaque similaire existait, au bas de la rue d'Alsace, pour la route départementale n° 7. Qu'est-elle devenue ?*



Avec le temps, des constructions viennent, en rase campagne, s'établir au bord de la route, créant des hameaux comme au pâtis de la Noue à Mazé.

Quand la circulation automobile terrestre à moteur débute, on s'assoit le dimanche devant le pas de porte de son petit pavillon, pour regarder et saluer les voyageurs tirant un énorme nuage de poussière.

Le temps passe. La technique routière évolue ; les véhicules aussi. L'automobiliste veut voyager vite et loin. Il faut privilégier certains itinéraires avec un minimum de traversées d'agglomérations. Au début des années 1960, on parle beaucoup dans la presse d'un axe Suisse-Océan, longeant la Loire. Il n'existe pas encore de vrai programme autoroutier en France. La levée ne peut pas supporter un aménagement convenable.

Dans l'esprit de la création d'une transversale, le département de Maine-et-Loire décide de créer, à l'est d'Angers, une liaison routière prioritaire sans traversée d'agglomération, s'appuyant sur le chemin départemental n° 4 jusqu'à Longué, se prolongeant au-delà par la route nationale existante, jusqu'à la Ronde (au droit de Saumur), puis ensuite par un chemin départemental vers le département d'Indre-et-Loire et Bourgueil.

C'est ainsi que des travaux ont été commencés à Longué, en revenant vers Angers. Une chaussée à deux voies est établie sur une emprise de terrain permettant la transformation à trois voies, quand le besoin s'en fera sentir. Après Corné, au carrefour de Réseau, la nouvelle route quitte la direction historique de Trélazé pour rejoindre Angers par Saint-Barthélémy.

La création des déviations d'agglomération a bien entendu multiplié les carrefours à niveau avec les routes rayonnant vers le centre des bourgs. Pour sécuriser la circulation aux intersections, des dispositifs d'îlots séparateurs, devenus très en vogue à l'époque, ont été utilisés. Le principe consiste à ménager des voies de largeur juste utile, à sens unique et visibilité privilégiée, le tout avec l'objectif de faciliter au maximum la circulation sur l'axe prioritaire. Ce qui est délaissé entre les voies ainsi délimitées constitue les îlots dont le traitement est banalisé.

Et puis, les choses ont changé. L'axe prioritaire Angers-Longué a été détourné en 1976 par l'État vers Poitiers et Limoges, avec statut de route nationale, alors qu'un programme autoroutier devait prendre en charge la liaison Angers-Tours. La « Nationale » voyait arriver un trafic de poids lourds important, l'itinéraire prenant une réputation de très accidentogène. La traversée de cette route était une opération à très haut risque, pour des gens peu habitués à ce genre de circulation. Rappelons que 1972 a été l'année la plus meurtrière sur les routes avec 16 617 tués. Dès 1974, des limitations de vitesse ont été imposées sur les routes, avec l'argument de faire des économies de pétrole. Il s'est avéré que cette restriction a été bénéfique pour la sécurité et a donc été maintenue par la suite, avec le slogan « la vitesse c'est dépassé ».

Les carrefours à sens giratoire, apparus dans le code de la route en septembre 1983, avec création d'un anneau prioritaire, a permis d'adopter hors agglomération, des règles de circulation qui ne réservaient plus la priorité à l'usager de la route à grande circulation. De tels aménagements se sont alors multipliés sur l'itinéraire, sous la pression des usagers locaux, au seul nom de la sécurité routière.

Pour terminer sur ce paragraphe, notons que par le décret du 5 décembre 2005, la route Angers-Poitiers a été déclassée. Elle est donc désormais route départementale et gérée par le Département.

### **L'aménagement décoratif des îlots et terre-pleins**

Revenons à 1960. La liaison Angers-Longué ayant été aménagée pour une circulation plus rapide et plus sûre, le Département a eu une idée. Les îlots séparateurs représentent des surfaces importantes qu'il faut entretenir. Pourquoi ne pas les rendre attrayants en les fleurissant sur l'ensemble de l'itinéraire et créer ainsi une « route fleurie ». Il faudra présenter l'idée aux communes situées sur le parcours et solliciter leur intervention.

On commençait alors à se préoccuper de donner de l'attrait aux itinéraires routiers, autrement que pour la circulation. Il y a eu ainsi la « route lumineuse » avec l'éclairage nocturne des monuments et la première « route des vins ». Là, c'était de l'autre côté de la Loire.

Pour le fleurissement des îlots, l'adhésion des communes n'a pas été complète. Il faut dire que faire des plantations et du désherbage à la main au milieu de la circulation représentait un certain danger pour les ouvriers communaux. Ce qui peut s'organiser en ville est plus problématique sur une route où la vitesse n'est même pas limitée. Il faut mettre en œuvre des moyens que les collectivités n'ont pas à cette époque.

Le message est néanmoins passé. Les maires ont bien compris qu'après la mise en service de la déviation, ils avaient besoin d'attirer l'attention des usagers au bénéfice de leur bourg. Chacun a trouvé sa solution, à la mesure de sa motivation et de ses moyens.

Quand les giratoires sont apparus, les pratiques en décor environnemental commençaient à changer. La végétalisation, accompagnée d'éléments structurants et évocateurs, remplaçait les parterres fleuris. Un tel aménagement pouvait s'adapter à la taille d'un rond-point, pour signaler une personnalité, une spécialité, une activité propre au village voisin.

Ainsi, quelques ronds-points de l'itinéraire ont été traités simplement végétalisés, notamment sur les territoires des communes déléguées de Brain-sur-l'Authion, Andard et Corné, communes dont on connaît la vocation de production agricole paysagère.



Carrefour de la Ronde – image Google

Un aménagement plus conséquent, avec évocation locale, a été réalisé au carrefour de la Ronde à Vivy, sur le même itinéraire, en limite est. Une éolienne Bollée, du nom d'un ingénieur qui l'a inventée pour pomper de l'eau dans les années 1870, a été placée au centre du terre-plein. Retrouvée dans les environs, haute de 21 mètres, elle a été restaurée pour être implantée ici. L'aménagement global évoque « *l'alliance du vent, de l'eau et de la végétation, symbole de la vallée de l'Authion dont elle ouvre les portes* ».

Rappelons que le nom de ce carrefour ne fait pas référence à la forme circulaire du terre-plein mais historiquement au nom du manoir situé à proximité.

Cet aménagement participe ainsi du patrimoine associé à la vallée de l'Authion.

Et c'est alors que nous pouvons revenir à Malraux et son attachement au patrimoine français.

André Malraux et André Chastel ont lancé en 1964 la mise en œuvre d'un inventaire général des ri-

chesses patrimoniales de la France. L'objectif était de : « *Recenser, étudier, et faire connaître toute œuvre qui, du fait de son caractère artistique, historique ou archéologique, constitue un élément du patrimoine national.* »

Cet inventaire recense aujourd'hui, en particulier hors les murs, nombre de monuments commémoratifs, croix de chemin, colonnes bornes, monuments aux morts, calvaires, tables du Roi en forêt, fontaines, etc, tous éléments choisis dans le passé pour occuper le centre d'un rond-point, qu'il soit carré ou rond, giratoire ou non. Un jour viendra où des réalisations récentes, entrées dans l'histoire, rejoindront un tel inventaire.

André Malraux ajoutait en 1969, en évoquant l'art comme valeur à découvrir : « *l'inventaire des richesses artistiques de la France est devenu une aventure de l'esprit* ».

Si le masque de Malraux, à Pontarlier, est effrayant, c'est peut-être qu'il remplit une fonction apotropaïque : il éloigne les mauvais esprits. Le fallait-il donc, pour protéger l'établissement scolaire voisin ?

## **2 – Agathon Lepève ou suite à propos d' une vitrine beaufortaise**

Dans la dernière lettre, nous avons évoqué le transfert d'une ancienne vitrine vers le le musée des anciens commerces à Doué-la-Fontaine. Une photo de la vitrine, au temps de l'enseigne Moreau, sur la place Jeanne-de-Laval, illustre le texte.

Cette photo a attiré l'attention de notre ami Alain Pasquier. Dans le petit enfant, debout sur une chaise devant le groupe de personnages (**voir image ci-contre**), il a reconnu Agathon Lepève, dont les parents tenaient le commerce à ce moment là. Agathon, né le 15 novembre 1920 à Beaufort, a eu ses moments de gloire.

Athlète de haut niveau, il est devenu vice-champion d'Europe du 4 fois 100 mètres, en août 1946 à Oslo. Ses compagnons de course étaient Julien Lebas, Pierre Gonon et René Valmy. Ils sont donc arrivés deuxième, derrière la Suède, avec le temps de 42 secondes.

La même année, Agathon Lepève a été co-recordman de France du 4 fois 200 mètres. Il a été cinq fois sélectionné en équipe de France.

Devenu professeur d'éducation physique à Poitiers, il y est décédé le 24 septembre 2006.

Au cours de sa carrière, il fut maire-adjoint, chargé des sports, de la ville de Poitiers.

Il fut président fondateur du Comité régional olympique et sportif de Poitou-Charente.

Avec Alain Junqua, il a créé en 1988 le Centre régional d'innovation et de transfert de technologie sports-loisirs, installé à Châtellerault.

Agathon Lepève, l'enfant de Beaufort, a été honoré des insignes de chevalier de la Légion d'honneur, de l'Ordre national du mérite, des Palmes académiques et de la médaille de la Jeunesse et des sports.



§§§§§

Le 3 mars 2018  
Jean-Marie Schio