



HAL
open science

En remontant le temps... Le passé des impasses caladoises

Paul Bacot

► **To cite this version:**

| Paul Bacot. En remontant le temps... Le passé des impasses caladoises. 2023, pp.12-14. hal-04680116

HAL Id: hal-04680116

<https://hal.science/hal-04680116v1>

Submitted on 28 Aug 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LE PASSÉ DES IMPASSES CALADOISES

Par définition, les impasses sont des voies par lesquelles on ne passe pas, sauf si l'on a quelque chose de particulier à y faire, et notamment si on y habite. Elles méritent pourtant mieux que l'indifférence, tant elles peuvent nous dire du passé de la ville. Plus d'une voie publique caladoise sur dix est une impasse – mais il est difficile de donner un chiffre précis, car la dénomination officielle *Impasse* ne correspond pas nécessairement au critère courant de l'impasse : une voie de laquelle on ne peut sortir qu'en faisant demi-tour ou en marche arrière. Mais qui est ce « on » ? Les automobilistes, les cyclistes, les piétons ? Et certaines voies sont pour partie seulement des impasses. Le meilleur critère est peut-être l'existence à l'entrée de la voie du panneau routier C13 indiquant une « voie sans issue ».

S'il n'est pas toujours aisé de retrouver l'origine des impasses les plus anciennes, notamment dans la Nef, les conditions dans lesquelles certaines rues ont été réduites en impasses méritent une investigation. Bien souvent, l'impasse porte en elle l'histoire douloureuse d'une amputation. Dans tous les cas, elle doit retenir notre attention.

Prenons d'abord le cas de l'*Impasse Gantillon*, à laquelle on accède par la rue éponyme. Elle faisait jadis partie d'une longue voie traversant Pontbichet, le *Chemin des Araignées*. Un simple coup d'œil sur un plan actuel de la ville ou sur ses vues satellitaires montre son parfait alignement avec la *Rue Claude-Vignard*. C'est la construction du chemin de fer, au milieu du dix-neuvième siècle, qui a transformé la partie occidentale de cette dernière en impasse. À l'est du chemin de fer, la *Rue Claude-Vignard* communiquait avec la future *Rue Monplaisir*, ce qui a évité la constitution d'une autre impasse.

Même mésaventure ferroviaire pour la *Rue du Garet*, devenue impasse du côté oriental du chemin de fer, une part étant dénommée *Impasse du Garet* avant d'être sortie du domaine public, et une autre part formant aujourd'hui le début de la *Rue du Grand-Vivier* (elle-même une impasse). Côté occidental, ce qui restait de la *Rue du Garet* a été détourné vers la *Route de Beauregard* devenue plus tard *Rue Louis-Plasse*.

Quelle est l'origine de l'*Impasse Albert-de-Mun* et de l'*Impasse Gaston-Tessier* ? Cette fois-ci, c'est l'autre grande déchirure de notre ville qui est en cause, celle due à la construction de l'autoroute un bon siècle après celle du chemin de fer, au début des années 1960. La *Route de Frans* a dû être déplacée un peu au nord pour pouvoir passer au-dessus de celle-ci, son ancien tracé se trouvant donc coupé par ladite autoroute, laissant la place à deux culs-de-sac.

C'est également le cas de ces impasses dont le nom ne dit pas qu'elles le sont : le *Chemin de la Laiterie*, en fait un bout de l'ancien tracé de la *Rue Blaise-Pascal*, ou encore la *Rue Jules-Guesde* finissent prématurément leur trajectoire plus ou moins modifiée, contre le tracé de l'A6.

D'autres rues se terminent aujourd'hui en impasses butant sur l'autoroute, comme la *Rue Condorcet*, l'ancienne *Route de Beauregard* devenue la *Rue Berthelot*, ou l'ancien *Chemin de Poulet* devenu *Rue Troussier*. On peut ajouter à la liste des voiries victimes de l'autoroute l'*Impasse Pierre-Louvet*, résidu de la *Rue Ferdinand-Buisson* poussée à l'est pour permettre le passage de la *Route de Riottier* sur l'autoroute par un pont.

D'autres opérations d'urbanisme ont modifié la voirie urbaine. Ainsi, *Chasset* et *Saint-Martin* étaient les noms de deux rues à part entière, la seconde débouchant sur la première, jusqu'à la construction, à la fin du siècle dernier, du parking couvert baptisé *Chasset* qui les a réduites toutes les deux au rang d'impasse : la première ne conduit plus qu'audit parking, et la seconde est devenue *Impasse*, avant d'être promue *Passage*, nom donné aujourd'hui aux impasses qui ne le sont que pour les véhicules automobiles mais pas pour les piétons et les cyclistes. Ainsi a-t-on perdu l'*Impasse de la Gerbe*, l'*Impasse Raisin* et l'*Impasse Rousseau*, baptisées elles aussi *Passage*. Sans doute veut-on ainsi éviter le mot *impasse* connoté négativement, et signifier en même temps que l'ère du tout automobile est terminée, au profit d'une meilleure prise en considération des piétons et des cyclistes.

Mais au dix-neuvième siècle, *impasse* avait remplacé la précédente dénomination *cul-de-sac*, jugée sans doute peu seyante, pour ce qui est resté l'*Impasse Rebotton*.

Pensons aussi au *Chemin du Bordelan*, qui permettait d'aller de la route de Riottier au Colombier : la suppression de l'aérodrome et l'aménagement du vaste plan d'eau d'Anse à partir des années quatre-vingt l'a transformé en impasse – certes longue, d'où peut-être le maintien de l'appellation *chemin*, mais qui n'en est pas moins un cul-de-sac. Il en va de même du *Petit Chemin de Bordelan*. Quant à l'*Impasse Antonin-Lassalle*, dont l'accès est aujourd'hui bouché, son existence résulte du dévoiement du boulevard éponyme vers l'est pour permettre, dans les années 1930, la construction du pont qui remplace le passage à niveau du *Chemin de Grange-Rouge*.

Mais ces opérations peuvent parfois produire l'effet inverse, et permettre la transformation d'une impasse en rue. Ce fut le cas de l'*Allée Gambetta*, impasse ouverte pour rejoindre l'ancienne *Rue des Voituriers* – c'est l'actuelle *Rue Charles-Germain*. De la même façon, l'aménagement du quartier du Garett a permis l'ouverture (en même temps que son raccourcissement) de l'*Impasse Kléber*, devenue *Rue*, allant de la *Rue Robert-Schuman* à la *Rue André-Desthieux*.

Vous n'aurez peut-être pas une grande journée de printemps ou d'été à consacrer au circuit pédestre permettant la visite de la grosse trentaine d'impasses caladoises – ce qui vous emmènerait à travers la zone industrielle et portuaire créée dans les années 1970 (*Impasse Edouard-Moreau* et *Impasse Fernand-Pelloutier*), du côté du pont de Beauregard (*Impasse Eugène-Berne*), sans oublier l'*Impasse Vermorel* au sud (attention ! elle ne débouche pas sur le boulevard du même nom), l'*Impasse Pierre-Curie* au nord (au fait, pourquoi pas *Marie-et-Pierre-Curie* ?), le *Chemin du Débarcadère* (qui est aussi une impasse, très courte, conduisant à l'un des sites de l'entreprise Plattard) au Port de Frans, la *Grande Rue* (et néanmoins impasse !) *des Tanneurs* et en face d'elle l'*Impasse Berthier* (qui passe sous un immeuble-pont situé rue des Fayettes), l'*Impasse Parmentier* (fermée par un portail) au Pain-Béni, l'*Impasse de l'Entourne* (qui débouche *Rue du Stade Pierre-Montmartin*, ex-*Rue de l'Entourne*), l'*Impasse Fradin* ou encore l'*Allée des Visitandines* en revenant en centre-ville... avec un regard pour l'ancienne *Impasse Roland* transformée en *Place des Marais*, et pour l'ancienne *Impasse des Docks*, privatisée sous le nom de *Quai des Lilas* !

Mais si vous faites... l'impasse sur le circuit complet, prenez quand même quelques minutes pour vous rendre *Impasse Laval* : on y accède par une première impasse, l'*Impasse Lacote*, laquelle part de la *Rue d'Anse*. Fermée des deux côtés, l'*Impasse Laval* offre – pour quelques temps encore – un cadre presque villageois, avec même un ancien lavoir municipal datant de l'après Première guerre mondiale.

Paul Bacot

Outre des documents personnels, ont été notamment consultés des anciens plans de Villefranche et différents dossiers des Archives municipales, principalement de la série O (un grand merci à Madame Del Campo) ; les sites [google.fr/maps](https://www.google.fr/maps) et satellites.pro/carte ; l'ouvrage de Christèle Auberger et Guy Claudey, *Rues et places de Villefranche*, 2001 ; l'*Annuaire Lamarsalle 1954* ; ainsi que différents ouvrages sur l'histoire de Villefranche. D'autres sources, nombreuses malgré la modestie du présent propos, ne peuvent être citées ici faute de place.



Cliché PB

