



Auvergne, Puy-de-Dôme
Thiers

Réseau viaire thiernois

Références du dossier

Numéro de dossier : IA63001226

Date de l'enquête initiale : 2008

Date(s) de rédaction : 2013

Cadre de l'étude : enquête thématique régionale pentes de la commune de Thiers

Degré d'étude : étudié

Désignation

Dénomination : voirie

Précision sur la dénomination : voirie communale

Compléments de localisation

Milieu d'implantation :

Références cadastrales :

Historique

Le réseau actuel des rues et ruelles du centre de Thiers semble très proche de celui du Moyen Âge tel que nous pouvons le restituer, dans le périmètre des quatre premières enceintes en tout cas. D'après le terrier de 1476, ces voies existaient au moins depuis la fin du 15^e siècle et probablement depuis des périodes bien antérieures. Si leur aspect et plus encore leurs appellations ont évolué, les tracés sont restés approximativement les mêmes. Plusieurs rues actuelles sont déjà mentionnées dans le terrier de 1531-1532 : en particulier les rues Alexandre-Dumas (autrefois rue des Barres), Durolle (rue Dorolle), Mancel-Chabot (rue des Groslières), de la Coutellerie (rue de la Vaure et rue de Sallement) et Grenette (rue d'Escotoux) qui constituaient les axes principaux du centre ; sont également citées des rues secondaires comme la rue de Lorraine (rue des Estourneaux alias de Lymagne) ou plus excentrées comme la rue Conchette (rue du Marchadit ou de la Conchette), la rue de Barante (rue de la Porte Neufve au Tuel de Bartasse), etc.

Dès le 15^e siècle (vers 1474 semble-t-il), quelques arasements sont effectués dans le centre, autour du château. À l'époque moderne aussi, certains tracés de la voirie vont être repris et recalculés dans l'optique d'adoucir les pentes. Dans la première moitié du 18^e siècle, « Le Pavé » (actuelle rue Rouget-de-l'Isle), est doublé par une route un peu moins pentue et plus large, qui constitue une alternative à l'ancienne route. L'énorme chantier du tracé de la route de Lyon rive droite est lancé dans les années 1730, pour remplacer les tracés plus anciens de la rive gauche, complexes et peu aisés. Ce nouveau tracé, appelé « le Cordon », longe approximativement la rive droite de la rivière en amont de la ville, vers le nord-est. La route de « la Russie » (actuelle avenue des États-Unis) est également tracée au cours du 18^e siècle, vraisemblablement vers 1778 ; elle permet de rejoindre, depuis le bas de la ville, le quartier de l'actuelle Terrasse du Rempart.

C'est par ailleurs dans ce secteur-ci qu'a lieu à nouveau une grande campagne de travaux au début du 19^e siècle : il s'agit d'améliorer un autre tronçon de la route Bordeaux-Lyon, en plein centre-ville cette fois. Remblais et décaissements sont réalisés et plusieurs édifices sont rasés ou partiellement démolis ; un alignement est mis en œuvre ultérieurement, en 1864. La retouche de ce quartier, aux abords des actuelles rues Prosper-Marilhat, Fernand-Forest, Lasteyras, Terrasse, de la Bienfaisance et jusqu'au débouché des rues du Bourg et Alexandre-Dumas, entraîne la construction d'un immense mur de soutènement (appelé depuis "le Rempart").

Au 19^e siècle également, outre les restructurations, de nouvelles voies sont créées pour compléter le réseau thiernois, et adoptent en général des tracés de moindre pente : c'est le cas par exemple de la rue des Docteurs-Dumas (ancienne rue du Nord), nouvelle rue sortant de la ville en direction de Vichy, ou de la rue des Grammonts (ancien chemin du Cordon des Vignes), tracée vers 1831, qui traverse les anciennes propriétés des Grammontains et rejoint la rue de Lyon. C'est aussi la cas du tracé de l'avenue Pierre-Guérin, prolongée par l'avenue Joseph-Claussat, dans les années 1870-1880, qui mènent

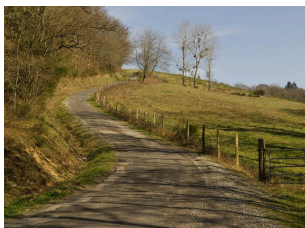
du quartier de la mairie dans la ville haute à celui du Moûtier dans la ville basse, en longeant la Durolle sur une grande partie de sa rive gauche, le long de ce qu'il est convenu d'appeler la Vallée des usines.

Au 20^e siècle enfin, l'autoroute Clermont-Saint-Etienne passant par Thiers est réalisée dans les années 1970 : l'A89 passe tout au nord de la ville mais sans se détacher réellement du tracé de l'ancienne nationale 89 : moins sinueuse mais tout aussi pentue, elle en garde les grandes directions. Enfin, l'une des dernières mutations importantes de la voirie du centre ville au 21^e siècle est celle de la restructuration complète de la place de l'hôtel de ville, qui a refaçonné l'un des grands carrefours de la ville lors d'une campagne de travaux de près de deux ans, entre 2006 et 2008.

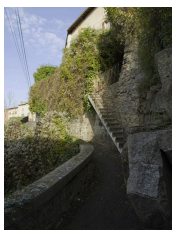
Période(s) principale(s) : Moyen Age, 18^e siècle, 19^e siècle, 20^e siècle, 1^{er} quart 21^e siècle ()

Présentation

Réseau viaire



Petite route sur les pentes sud-est de la commune.



Vue partielle de la rue Anna-Chabrol et de l'escalier la reliant à la rue d'Alger.

Processus de création de la voirie

Tracé des voies de communication et implantation du bâti se sont constitués en rapport direct l'un avec l'autre. Les maisons ont été installées au bord des nouveaux chemins, s'appuyant les unes aux autres, donnant à la ville ses longues perspectives de rues plongeantes et extrêmement denses. Une des caractéristiques de la ville est d'avoir conservé quasi inchangés une grande partie des tracés de sa voirie ancienne, rues, ruelles, passages - en escaliers ou sous des peddes 1.



La rue Durolle et la pedde du Coin des Hasards.

Ces constructions accompagnant le tracé des chemins ont généré, au fur et à mesure de l'agrandissement de la ville, de longs développements linéaires s'avancant assez loin sur le reste du territoire communal. Cet ensemble de lignes sinueuses, assez typique sur les vues aériennes de Thiers, rend le plan de la voirie thiernoise quasiment incompréhensible sans prise en compte du relief.

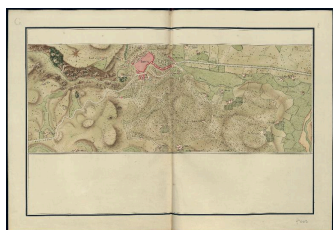
Sans doute la ville a-t-elle peu à peu intégré, en se développant, des tracés de chemins déjà usités, avec toutes leurs caractéristiques topographiques, au lieu de les créer de toutes pièces. Or, les tracés de voies sont parmi les premiers éléments à être contraints par une topographie de pentes. Les lieux de passage les plus anciens n'ont certainement pas été le fruit d'études et de concertations, mais plutôt celui de l'adaptation au relief et aussi sans doute de la permanence d'usages et de pratiques découlant d'une logique de déplacements qui se serait inscrite durablement dans la réalité 2.

Les déplacements sur le territoire thiernois s'inscrivent souvent dans une logique de tracés chaotiques, au gré des contraintes topographiques, accompagnant en cela une tendance générale à la veille du 18^e siècle : les chemins qui traversent les zones de relief suivent alors le plus souvent les lignes de crête, occasionnant pour le voyageur d'incessantes montées et descentes aux pourcentages de pente couramment élevés, comme souvent à Thiers.

Il apparaît aussi que l'on ne chemine pas d'un point à un autre de la même manière au Moyen Age ou au 19e siècle ; jusqu'au début du 18e siècle, le point d'où l'on part et celui où l'on va semblent seuls importer, ou presque 3. L'observation des voies de communication thiernoises tendrait à prouver que plus les rues sont anciennes et plus leur pourcentage de pente est élevé : la logique de tracé médiéval paraît avoir été celle du plus court chemin pour se rendre d'un point à un autre, quitte à générer des dénivelés très importants et donc à recourir le cas échéant aux ruelles en escalier. Lorsque malgré les difficultés, les berges les plus étroites de la vallée, en amont de la ville, ont été investies par des rouets d'ébouleurs, de nombreux sentiers d'accès ont été créés par nécessité, certains d'entre eux perpendiculairement au versant et pouvant atteindre de ce fait de forts pourcentages. Ils servaient à la fois au déplacement des ouvriers et au transport des matériaux (matières premières ou produits finis) ainsi qu'à celui des meules que l'on pouvait, non sans risque, "rouler" jusqu'aux ateliers sur des pistes dallées appelées traînières, tracées au plus court du versant.

Les modes de circulation les plus anciens, à pied, à cheval ou à dos d'âne, ne nécessitaient ni les mêmes tracés ni le même entretien de voirie que ceux requis par l'usage des véhicules modernes. Vers 1730 encore, "(...) tous les papiers d'Ambert qui vont à Paris [doivent] passer par Thiers, où on les porte à dos de mulet, ce qui augmente beaucoup les frais de transport" 4.

À partir du 18e siècle, l'ensemble du parcours entre les deux points de départ et d'arrivée est pris en compte. La conséquence en est généralement, pour un terrain accidenté comme celui de Thiers, un allongement des trajets, souvent plus sinueux mais en même temps une réduction du pourcentage des pentes, plus régulières et moins abruptes. Ces aménagements tendent à servir non seulement le confort des usagers mais aussi, et peut-être surtout, la rapidité et la sécurité des échanges et donc les gains économiques et financiers qui en découlent.

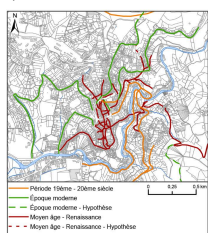


Carte de la route du 18e siècle passant à Thiers, extraite de l'Atlas de Trudaine.

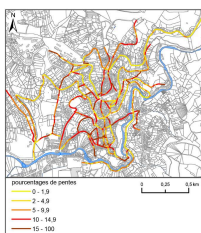
Routes, rues et chemins

Au cours du temps, le paysage thiernois a été marqué, parfois profondément, par ces variations de nature et d'implantation des routes, rues et chemins. Quels que soient les aménagements réalisés et quelle que soit l'époque, jusqu'à aujourd'hui, trois principaux axes ont relié Thiers à l'extérieur, à quelques variations de tracé près : le principal à l'est, objet de toutes les attentions, en direction de Saint-Etienne et de Lyon ; le deuxième, indispensable, comme le précédent, aux activités commerciales de la ville, au nord-ouest vers Puy-Guillaume et son port sur l'Allier ; enfin, le troisième, au sud-ouest, vers la plaine de Limagne et la ville de Clermont en particulier.

En outre, le réseau actuel des rues et ruelles du centre de Thiers semble très proche de celui du Moyen Âge tel que nous pouvons le restituer d'après les plans et descriptions en notre possession, dans le périmètre des quatre premières enceintes en tout cas. D'après le terrier de 1476, ces voies existaient au moins depuis la fin du 15e siècle et probablement depuis des périodes bien antérieures 5. Si leur aspect et plus encore leurs appellations ont évolué, les tracés sont restés approximativement les mêmes. Ils donnent donc encore de nos jours une idée de la façon dont s'agençaient les différents parcours à travers la ville, par exemple le long des différents murs d'enceinte au fur et à mesure de leur extension, desservant les maisons venues s'appuyer là, ou vers l'extérieur, à partir des portes de ville successives. Plusieurs rues actuelles sont déjà mentionnées dans le terrier de 1531-1532 : en particulier les rues Alexandre-Dumas (autrefois rue des Barres) (voir dossier [IA63001250](#)), Durolle (rue Dorolle) (voir dossier [IA63001221](#)), Mancel-Chabot (rue des Groslières) (voir dossier [IA63002336](#)), de la Coutellerie (rue de la Vaure et rue de Sallement) (voir dossier [IA63002335](#)) et Grenette (rue d'Escotoux) (voir dossier [IA63002334](#)) qui constituaient les axes principaux du centre ; sont également citées des rues secondaires comme la rue de Lorraine (rue des Estourneaux alias de Lymagne) (voir dossier [IA63002343](#)) ou plus excentrées comme la rue Conchette (rue du Marchadit ou de la Conchette) (voir dossier [IA63001248](#)), la rue de Barante (rue de la Porte Neufve au Tuel de Bartasse) (voir dossier [IA63002324](#)), etc.



Carte des principales rues de Thiers selon la période de tracé.

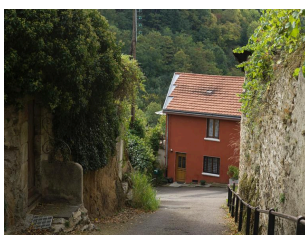


Carte des principales rues de Thiers selon le pourcentage de pente.

La déclivité de ces rues du centre ancien dépasse souvent les 10%, voire les 15% : la rue Alexandre-Dumas atteint même 18,8% à son point de plus grande pente, la rue Durolle approchant des 20%. Celle-ci présente un exemple de tracé direct d'un point à un autre : en l'occurrence, elle relie la porte Charnier - et ultérieurement la porte de Lyon - au point de passage sur la rivière en coupant au plus court, perpendiculairement aux courbes de niveau. Ce fait ne signifie pas toujours cependant que les tracés sont parfaitement rectilignes, même si l'on s'en approche parfois, mais qu'ils suivent dans la mesure du possible la plus grande pente du terrain, d'où d'éventuels changements de direction. La superposition des cartes de datation des rues du centre ancien et de leur taux de pente fait assez bien ressortir cette tendance : la plupart des chemins, jusqu'au 16e siècle, ont une pente moyenne comprise entre 5% et 15%, les maximums pouvant dépasser 20% (28,7% pour un tronçon de la rue des Rochers - ancienne rue de la Lavanderie - voir dossier [IA63002345](#) - descendant à la Durolle). Ces derniers chiffres peuvent être considérés comme représentatifs de « fortes pentes » selon des correspondances établies entre les différentes catégories - faibles, fortes, abruptes, etc. - et leurs pourcentages - ou degrés (le pourcentage d'une pente correspondant au rapport entre la distance parcourue à l'horizontale et le dénivelé franchi dans le même temps) 6.



Forte pente dans le haut de la rue Durolle.



Pente abrupte, rue des Rochers.

À l'époque moderne, certains tracés de la voirie thiernoise vont être repris et recalculés dans l'optique d'adoucir leurs pentes. Avec la création du corps des Ponts & Chaussées au début du 18e siècle 7, les ingénieurs prennent une place importante dans l'aménagement du pays et de gros investissements sont engagés sur tout le territoire pour une politique routière ambitieuse 8. Les grands travaux routiers du 18e et du début du 19e siècle, à Thiers comme partout ailleurs, sont conduits de manière scientifique : tous les aspects, longueur, largeur, dévers, pente, quantité de déblais et de remblais, abords (alignements d'arbres en particulier 9), etc. sont calculés et dessinés en plan et en coupe ; la ligne droite est généralement privilégiée, parfois même imposée par des textes réglementaires 10. Cependant, cette volonté de promouvoir les tracés rectilignes est la plupart du temps impossible à respecter en présence de fortes pentes. Le cas thiernois en est un exemple particulièrement frappant.

Dans la première moitié du 18e siècle par exemple, "Le Pavé" (actuelle rue Rouget-de-l'Isle - voir dossier [IA63002326](#)), qui présente alors des portions à 19,8% de pente, est doublé par une route un peu moins montueuse et plus large, qui constituera donc une alternative à l'ancienne route : elle portera pendant très longtemps, jusqu'au 20e siècle, le nom de "Chemins neufs" (actuelles avenues Béranger et Philippe-Dufour - voir dossier [IA63001279](#)) 11. Elle sera reprise pour être "égalisée" vers 1870, ce qui ne l'empêche pas d'atteindre encore 17,5% à son plus fort niveau de pente (pour une moyenne générale d'environ 11%).



L'avenue Philippe-Dufour dans sa partie haute.



L'un des virages de l'avenue des Etats-Unis, permettant d'adoucir la pente.

La route de "la Russie" (actuelle avenue des Etats-Unis - voir dossier [IA63002328](#)) est tracée au cours du 18e siècle, vraisemblablement vers 1778 12. Elle présente alors l'inconvénient de se frayer un passage au beau milieu du vignoble de Thiers mais permet de rejoindre, depuis le bas de la ville, "l'extrémité du faubourg supérieur", c'est-à-dire le quartier de l'actuelle Terrasse du Rempart 13. Son tracé, étiré en longueur et d'une pente moyenne de 4,7%, présente de grands tournants en épingle à cheveux.

Pour les voies de circulation des 19e et 20e siècles ont été choisis des tracés de moindre pente : soit leur parcours a été allongé en coupant les courbes de niveau le plus en biais possible, soit il a été dessiné parallèlement à ces courbes. La rue des Docteurs-Dumas (ancienne rue du Nord) (voir dossier [IA63002325](#)), par exemple, fait partie de cette catégorie, d'où une très faible pente : 1,9% de moyenne, pour un maximum de 4%. Avec une moyenne de 3,9%, la rue des Grammonts (ancien chemin du Cordon des Vignes) (voir dossier [IA63002360](#)) fait elle aussi partie des rues en pente douce tracées à l'orée du 19e siècle (vers 1831) 14.



Rue des Docteurs-Dumas.

La disposition par rapport aux courbes de niveau est essentielle car les différences d'implantation induisent de notables variations de conception, d'usage et d'aspect. Il est donc indispensable de faire la distinction entre les éléments disposés parallèlement à ces courbes, ceux qui leur sont perpendiculaires, et ceux disposés en biais et bénéficiant de la sorte d'un effet de double pente. Une autre donnée a également son importance : celle du sens de la pente, qui influe sur les perspectives et peut complètement changer le caractère d'une rue. Pour les voies de communication, on peut ainsi recourir aux notions de "voie publique à profil en long concave" (voie en deux parties descendantes, se rejoignant en un point bas, comme c'est le cas pour la rue de Barante, par exemple - voir dossier [IA63002324](#)), "voie publique à profil en long convexe" (voie en deux parties montantes, se rejoignant en un point haut) et "voie publique en montagnes russes" (alternant montées et descentes) 15. Notions auxquelles doit être ajoutée celle de voie à pente unique irrégulière (subissant des variations de pente sans changement de sens), occurrence la plus fréquente à Thiers.

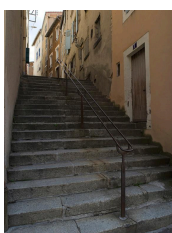
Le cas des rues en escalier est singulier. Approximativement perpendiculaires aux courbes de niveau, elles sont par définition très pentues : pour les rendre plus facilement praticables, elles ont été équipées de marches ou de degrés. Elles constituent ainsi des chemins de « traverse » très directs, même si elles présentent l'inconvénient de n'être, de fait, accessibles qu'aux piétons - ou autrefois aux animaux de bât. Elles se concentrent essentiellement dans le centre de la ville, même si l'on peut trouver ici ou là des chemins à emmarchements à Dégoulat, à Bellevue, etc.

On en dénombre au moins une douzaine dans Thiers même. Citons pour exemples la rue de la Dore (voir dossier [IA63002339](#)), raccourci ancien entre la rue Gambetta (voir dossier [IA63001220](#)) et la rue de la Coutellerie (voir dossier [IA63002335](#)) pour le voyageur qui arrivait par le Pavé, la rue Chabanne-Brossard (voir dossier [IA63002350](#)), partie de l'ancienne rue Vieille du Clos de Monseigneur à Saint Remy (plus tard aussi rue des Sœurs, en référence certainement au proche couvent de la Visitation), la pedde Saint-Genès ou encore la rue Chauchat (voir dossier [IA63002353](#)), qui s'élève au milieu des jardins, en bordure des anciens murs d'enceinte. Il est évidemment difficile de dater précisément ces emmarchements : ont-ils été conçus dès la création des passages ou aménagés plus tardivement ? Nous en sommes réduits

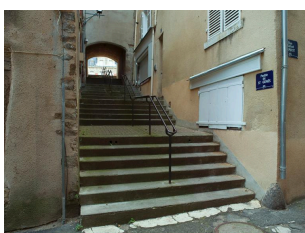
à des hypothèses : certains, situés à proximité des murailles et menant à l'intérieur de la ville (comme les escaliers de la rue du Palais - voir dossier [IA63002363](#) - par exemple), sont probablement contemporains du passage, tout comme ceux de la pedde Saint-Genès, construits en toute logique au moment de sa création, au 17^e siècle vraisemblablement ; des marches, visibles sur le dessin de Guillaume Revel, sembleraient indiquer également qu'un passage en escalier permettait l'accès à la ville intra-muros depuis l'une de ses portes (la porte de "La Bout") à partir du milieu du 15^e siècle au moins. D'autres escaliers, comme ceux de la rue Chabanne-Brossard, n'ont peut-être été aménagés que lors de l'apparition d'habitations le long de l'ancien chemin de communication. Tous, en tout cas, font partie intégrante des paysages familiers de la ville actuelle, malgré leur inadaptation intrinsèque aux modes contemporains de déplacement urbain.



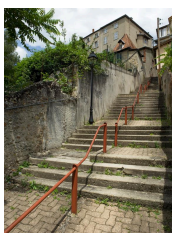
Rue de la Dore.



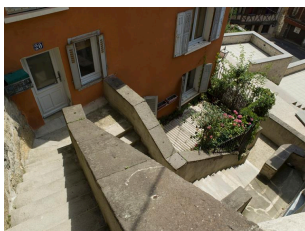
Rue Chabanne-Brossard.



Pedde Saint-Genès.



Rue Chauchat.



Rue du Palais.

Aménagements et grands travaux

Dès le 15^e siècle, semble-t-il, quelques arasements conséquents sont effectués dans le centre, autour du château, en vue d'adoucir le relief. Il s'agit de limiter la pente de la rue du Palais (voir dossier [IA63002363](#)) dans sa partie supérieure, ce qui oblige à creuser une partie de la voirie ; un mur de soutènement d'environ 7 à 8 pieds de haut (approximativement 2,30

m à 2,60 m) devient alors nécessaire pour contenir le terrain du cimetière (l'actuelle place), qui se retrouve en contre-haut 16. L'aplanissement ne sera cependant pas général puisque fin 1617 la décision est prise "[d'achever] au plus tôt la montée et l'escalier qui ont été fetz a l'antrée du sepmyctière de l'esglize Saint Genez de Thiern venant de la place du Pyron" 17.



La rue du Palais, en contrebas de la place occupée autrefois par le cimetière.

Peu à peu, les modifications mises en œuvre à Thiers tendent malgré tout à adoucir autant que faire se peut les pentes les plus marquées, à l'occasion de travaux par exemple, et en général pour des raisons économiques de gain de temps et de facilité de transport, et donc de coût.

On assiste aussi à la réalisation de quelques chantiers de grande ampleur, impliquant des campagnes de terrassement qui vont changer en partie l'aspect de la ville et de ses abords ; on peut même, pour certains, parler de bouleversements topographiques. Ces grands travaux deviennent de plus en plus conséquents à partir du 18^e siècle et pendant tout le 19^e. L'énorme chantier du deuxième tracé de la route de Lyon (voir dossier [IA63002332](#)) rive droite est lancé dans les années 1730. Le chemin de Thiers en direction de Lyon, "l'un des plus considérables du royaume et le second de la province, puisque c'est celui qui communique de Bordeaux, de La Rochelle, de Limoges, de Clermont et de plusieurs autres grosses villes du royaume, à Lion" est alors semble-t-il en très mauvais état et, souligne le rédacteur de ce rapport daté de 1733, il a "jusqu'à 22 pouces de pente par toise", ce qui représente approximativement une pente de 30,8% 18. Depuis le Moyen Age, la route suivait effectivement des tracés assez complexes et peu aisés sur la rive gauche. Le chemin médiéval est décrit au 19^e siècle comme particulièrement difficile et presque impraticable 19. Passant par la rue "des Groslières" (rue Mancel-Chabot - voir dossier [IA63002336](#)), puis rue Durolle (voir dossier [IA63001221](#)) par la porte dite "de Lyon", il traversait la rivière au pont de Seychal (voir dossier [IA63001245](#)), puis remontait rive gauche jusque sur les crêtes. Par cette porte, à l'est de la ville, on pouvait rejoindre en premier lieu les industries du quartier de Seychal puis le "chemin de Thiers à Montguerlhe" et, au-delà, celui de Cervières en direction de Lyon 20.

Au 17^e siècle ou au début du 18^e, un nouvel itinéraire est emprunté par les voyageurs se rendant à Lyon ; encore légendé, en 1768, sur les cartes de l'atlas répertoriant les possessions du chapitre de Saint-Genès comme "nouveau grand chemin de Thiers à Lyon", il emprunte les actuelles rues Victor-Hugo (voir dossier [IA63001276](#)), Zamenhoff et du Point-du-Jour (voir dossier [IA63002322](#)), puis les lieux-dits les Horts, Chassignol et le bourg de Saint-Rémy au nord-est de Thiers. Il n'en reste pas moins un chemin aux côtes encore assez rudes et le projet d'un nouveau tracé pour un "chemin rampant", selon une expression du temps, est donc rapidement étudié ; c'est "le Cordon" qui longe approximativement la rive droite de la rivière en amont de la ville, vers le nord-est. Ce "Cordon" porte en effet son nom : il s'agit d'une route qui n'en finit pas de serpenter à flanc de montagne, entaillant les versants très abrupts de cette zone.

Les relevés semblent avoir été faits par M. Dijon, ingénieur, et dès 1732 c'est un autre ingénieur qui en dresse les plans : selon l'intendant Trudaine, "[ce nouveau chemin] a été tracé avec grand soin par le sieur Hupeau, ingénieur des ponts et chaussées, il donnera pleine satisfaction à tous les intérêts" 21. On prédit que ce chemin "sera le plus beau et le plus commode qui se puisse faire en pais de montagnes ; il n'alonge la route de Thiers à la frontière de Forest que d'une demy lieue et abrègera la marche de plus d'une heure". L'adjudication de ces travaux est passée en 1735, pour la portion de Thiers au Forez, mais la réalisation est lente, semble-t-il.

Car tout ne va pas sans difficultés, bien sûr : malgré les affirmations de l'intendant d'Auvergne, confiant dans le respect des intérêts de tous, il faut compter avec les protestations des riverains qui voient une partie de leurs terrains traversés par la nouvelle route ; en particulier, dans une requête de 1733, plusieurs habitants et les échevins de Thiers eux-mêmes se plaignent que le nouveau tracé "(...) détruit un de leurs principaux faubourgs et ravage les maisons, jardins, terres et vignes d'une infinité de particuliers ; il leur paraît qu'il serait bien préférable de réparer les anciens chemins (...)" 22.

Et puis, il faut organiser les travaux, colossaux. On envisage, pour les mener à bien, d'employer la corvée, mais elle est insuffisante et il faut se résoudre à payer aussi des hommes de journée ; "le moyen le plus sûr seroit de commander la milice de ce département ; on luy feroit fournir le logement et l'ustensile dans les villages voisins de l'atelier ; il suffiroit d'ajouter quatre sols par jour au sol que le Roy donne à chaque milicien" 23. En 1773, la route n'est apparemment pas terminée et l'on se préoccupe toujours des "escarpements" nécessaires au chantier, qui vont exiger "une dépense considérable". Le chantier est cependant mené à bien et l'on retouche même le nouveau chemin vers 1780, avec un élargissement de la voie nécessitant de nouveaux "escarpements de rochers" ; la réception de ces travaux complémentaires a lieu en 1790. Une autre partie de cette voie, plus en aval "depuis le bas de la montagne de Thiers, du côté de la Dore, jusqu'à la porte de la Brugière, et depuis cette porte jusqu'à la Croix-Petite", est retouchée à peu près à la même époque, et ce sont là aussi les pentes qui sont en cause, comme l'explique l'intendant d'Auvergne : "les pentes de cette route, l'une des plus intéressantes de la province, vont être ramenées de 8 et 11 pouces par toise [11,3% et 15,4%] à 2, 3 et 4 pouces [2,6%, 4,1 % et 5,6%] au plus (...)" 24.



"Route de Lyon dans les gorges de la Durolle."



Vue partielle de la rue de Lyon.

Au tournant du siècle suivant, sont engagés de nouveaux travaux d'envergure sur cette route Lyon-Bordeaux (le projet date de 1809) 25. Ils concernent cette fois la traversée du centre ville, à la limite nord de la deuxième enceinte. L'objectif est une fois encore d'adoucir les dénivelés, de régulariser le tracé et d'éviter au maximum les ruptures de pente.

De nombreux mètres cubes de terre de remblais et de décaissements vont être déplacés à l'occasion, et plusieurs édifices sont rasés ou partiellement démolis ; un alignement est mis en œuvre ultérieurement, en 1864. La retouche des abords des actuelles rues Prosper-Marilhat (voir dossier [IA63001222](#)), Fernand-Forest (voir dossier [IA63002357](#)), Lasteyras, Terrasse (voir dossier [IA63002366](#)), de la Bienfaisance et jusqu'au débouché des rues du Bourg (voir dossier [IA63001249](#)) et Alexandre-Dumas (voir dossier [IA63001250](#)), entraîne la construction d'un immense mur de soutènement (formant ce que l'on appelle communément depuis "le Rempart", puisque la tradition orale a très vite assimilé ce grand mur, pourtant récent, à une ancienne muraille de la ville), et des remblais pouvant atteindre dix mètres de hauteur, transformant certaines parties basses de maisons en caves.



Mur de soutènement du "Rempart".



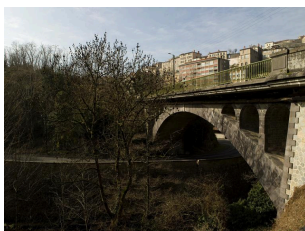
Détail du mur de soutènement du "Rempart".

Ailleurs, le sol est au contraire recrusé : au débouché des rues Conchette (voir dossier [IA63001248](#)) et du Bourg (voir dossier [IA63001249](#)), sur la place des Barres, le décaissement du sol atteint à peu près un mètre. Avant travaux, la pente atteignait par endroit 10%, comme par exemple entre la rue de la Bienfaisance et la rue du Bourg, pour le secteur des anciennes "Bougeries", à un niveau de sol bien plus bas que l'actuelle rue Terrasse venue les remplacer. Le projet ramène l'ensemble à une faible montée régulière de 1 ou 2% et concerne toute cette "traverse" de Thiers également au-delà de la rue du Bourg, depuis l'actuelle rue François-Mitterrand (ancienne rue Nationale) (voir dossier [IA63002358](#)) jusqu'au "Cordon" (route de Lyon), aménagé peu avant ; certaines parties sont relativement moins touchées par les nivellements, mais le sont beaucoup par les démolitions.

Cette totale restructuration en centre-ville ouvre la voie, jusqu'à nos jours, à tous les autres grands travaux d'urbanisme autour de ce quartier, du tracé de l'avenue Pierre-Guérin, prolongée par l'avenue Joseph-Claussat (voir dossier [IA63001247](#)), dans les années 1870-1880, jusqu'à la reconstruction de la place Antonin-Chastel (voir dossier [IA63002347](#)) en 2007.

D'autres chantiers sont menés dans le périmètre de la commune, comme ceux du pont routier de Saint-Roch, à la fin du 19e siècle, ou de l'autoroute Clermont - Saint-Etienne passant par Thiers, dans les années 1970 26.

Le pont de Saint-Roch, à une seule arche en pierre, date des années 1882-1884 ; il a permis de franchir la rivière pour relier la toute nouvelle avenue Pierre-Guérin à la route en direction du sud, vers les villages de La Vidalie, des Belins et, au-delà, de la commune de Sainte-Agathe dans la montagne thiernoise.



Le pont de Saint-Roch depuis la rive droite.

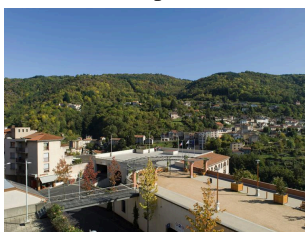


L'autoroute de Thiers (A89) en direction de la montagne thiernoise.

L'autoroute A89, grand chantier du 20e siècle, passe tout au nord de la ville mais sans se détacher réellement du tracé de l'ancienne nationale 89 : moins sinueuse mais tout aussi pentue, elle en garde les grandes directions.

Elle présente dans sa partie entre "Thiers-ouest" (l'accès au bas de la ville) et "Thiers-est" (l'accès à la montagne thiernoise par La Monnerie-Le Montel), une pente très conséquente : la "rampe de Thiers", qui monte à partir de l'échangeur de Thiers-ouest, atteint à son point de plus forte pente un pourcentage de 6,5%. La pente moyenne entre Thiers-ouest et Thiers-est est d'environ 6% 27. Il s'agit là de pourcentages importants pour un site d'autoroute puisque les pentes y sont en général limitées autant que possible par souci de sécurité 28.

Enfin, l'une des dernières mutations importantes du centre ville au 21e siècle est celle de la restructuration complète de la place de l'hôtel de ville, évoquée ci-dessus, qui a refaçonné un des grands carrefours de la ville lors d'une campagne de travaux de près de deux ans.



La place Antonin-Chastel depuis l'ouest.



Vue partielle de la place Antonin-Chastel en direction de l'est.



La place Antonin-Chastel en direction du sud-ouest.

1. Une pedde désigne de nos jours à Thiers - le sens a évolué depuis les origines - l'extension d'un bâtiment au-dessus de la rue, formant ainsi un passage couvert et reliant entre elles deux habitations situées en vis-à-vis.
2. DESPORTES, Marc. Paysages en mouvement. Paris, Gallimard, 2005, page 16 : "Qualifier de "naturels" ces tracés [obéissant au relief] risquerait cependant de faire oublier les autres logiques - logiques de sédimentation, de parcellaire, d'entretien, d'usage (...)".
3. Ibidem, page 17 : "[à la veille du 18e siècle] ce qui compose à nos yeux un réseau routier est plutôt appréhendé par les contemporains comme un ensemble de lignes définies par une origine et une destination (...)".
4. Ibidem, page 17 : "[à la veille du 18e siècle] ce qui compose à nos yeux un réseau routier est plutôt appréhendé par les contemporains comme un ensemble de lignes définies par une origine et une destination (...)".
5. KRISTOS, André, Le pays thiernois, n° 1, octobre 1983. Thiers, Association Le pays thiernois, 1983.
6. Les pentes inférieures à 0,5% correspondent à des terrains plats, les pentes comprises entre 0,5% et 2% correspondent à des pentes très faibles, celles entre 2% et 5% à des pentes faibles, celles entre 5% et 9% à des pentes modérées, et les pentes supérieures à 9% sont considérées comme fortes à abruptes. Dans une zone comme celle de Thiers, où il n'est donc pas rare de trouver des déclivités supérieures à 10 ou 15%, des échelons plus précis de mesure entre 10 et 20% peuvent être nécessaires à une description plus fine du terrain, alors que les variations entre 0 et 2% n'ont pas lieu d'être nuancées, puisque très peu représentées.
7. La création du corps des Ponts et Chaussées date de 1716 ; en 1747, une formation spécifique pour les ingénieurs est mise en place.
8. DESPORTES, Marc. Paysages en mouvement, op. cit., page 15 : "les moyens exceptionnels qui sont mis à [la] disposition [de la politique routière] au 18e siècle rompent avec le passé et incitent à parler d'une véritable mutation".
9. Voir PRADINES, Chantal. Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage, rapport pour le Conseil de l'Europe, 2009.
10. DESPORTES, Marc. Paysages en mouvement, op. cit., page 28 : "En 1705, un règlement avait en effet imposé que " les ouvrages de pavé qui seront de nouveau faits (...) seront conduits du plus droit alignement que faire se pourra." Aux yeux des contemporains, la ligne droite illustre la raison du plus court chemin (...) " C'est aussi en quelque sorte l'idée de raison qui était sous-jacente dans l'affirmation de Le Corbusier en 1925 : "la rue courbe est le chemin des ânes, la rue droite le chemin des hommes". Mais il paraît difficile d'appliquer cette maxime aux zones de relief..
11. Voir JACQUETON, Hubert. Etudes sur la ville de Thiers. Marseille, Laffitte Reprints, 1977. Réimpression de l'édition de Paris, 1894.
12. À l'origine de cette appellation, il existe une anecdote, rapportée par l'historien Bruno Tournilhac : en 1814 vraisemblablement, des troupes étrangères, arrivées dans la ville de Thiers par cette nouvelle route, furent prises par les Thiernois pour des soldats russes ; il s'agissait en fait d'Autrichiens, mais l'appellation de « Russie » pour désigner la route est restée, jusqu'à ce que celle-ci soit renommée officiellement avenue des Etats-Unis.
13. AD 63 : C 6486.
14. Voir Le pays thiernois, n° 2, janvier 1984.
15. Voir JOYANT, Edouard. Traité d'urbanisme. 1923.
16. KRISTOS, André. "La première enceinte – suite", Le pays thiernois, n° 17, octobre 1992.
17. Ibidem : extrait de l'inventaire des archives communales par Pierre-François Fournier, cité par André Kristos.
18. AD 63 : C 6378, 1733.
19. JACQUETON, Hubert. Etudes sur la ville de Thiers, op. cit.
20. KRISTOS, André, BECQUEVORT, Raymond. "Les crozes", Le pays thiernois, n° 9, juin 1987.
21. AD 63 : C 6378, 1733.
22. Ibidem.
23. Ibidem.
24. AD 63 : C 6385. Lettre de l'intendant à M. Trudaine (20/04/1772).
25. À propos de ce projet, voir COMBRONDE, Michel. "Nouvelle traversée de la ville de Thiers", Le pays thiernois, n° 3, mai 1984.
26. Pour la section Thiers – Chabreloche de cette autoroute, l'avant-projet sommaire date de 1971 et l'avant-projet sommaire simplifié de synthèse (APSS) de 1976.
27. Données des Autoroutes du sud de la France (ASF).
28. Selon Marc Desportes, cette condition serait cependant moins stricte pour les autoroutes que pour le tracé des voies ferroviaires. Voir DESPORTES, Marc. Paysages en mouvement, op. cit.

Références documentaires

Documents d'archive

- **Route de Lyon à Bordeaux par Thiers et Clermont. 1728-1735.**
AD du Puy-de-Dôme. Série C. **Route de Lyon à Bordeaux par Thiers et Clermont**, 1728-1735.
AD Puy-de-Dôme : C 6378
- **Ponts et chaussées, états du roi. 1730.**
AD du Puy-de-Dôme. Série C. **Ponts et chaussées, états du roi**, 1730.
AD Puy-de-Dôme : C 6291
- **Chemin [inconvenients du tracé]. 1778**
AD du Puy-de-Dôme. Série C. **Mémoire de M. Mignot sur les inconvenients du chemin tracé dans le vignoble de Thiers [...]**, 1778.
AD Puy-de-Dôme : C 6486
- **Route de Lyon à Bordeaux par Thiers et Clermont. 1783-1789.**
AD du Puy-de-Dôme. Série C. **Route de Lyon à Bordeaux par Thiers et Clermont**, 1783-1789.
AD Puy-de-Dôme : C 6389

Documents figurés

- **"Portion de route de Chassignol et de Pisseboeuf jusqu'à la Croix-Blanche en passant par Thiers". s.d. [1745-1780].**
Portion de route de Chassignol et de Pisseboeuf jusqu'à la Croix-Blanche en passant par Thiers, planche extraite de l'Atlas de Trudaine, encre et lavis sur papier, s.n. [sous la direction de Charles Daniel Trudaine], s.d. [1745-1780].
AN : F/14/8496

Bibliographie

- **Etudes sur la ville de Thiers. 1894.**
JACQUETON, Hubert. **Etudes sur la ville de Thiers**. Marseille : Laffitte Reprints, 1977. Réimpression de l'édition de Paris, 1894.
p. 19, 95, 103-105, 117 (note 2), 187-188, 190, 194, 222, 273-274
Collection particulière
- **Au pays de la coutellerie. Huit jours à Thiers. 1921.**
Au pays de la coutellerie. Huit jours à Thiers. Thiers : éditions A. Favvyé, 1921, 5e édition.
p. 100, 107
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : 63.069
- **Les vieux logis de Thiers, 1924.**
OJARDIAS, Albert. **Les vieux logis de Thiers**. In CONGRES ARCHEOLOGIQUE DE FRANCE. (LXXXVII ; 1924 ; Clermont-Ferrand).
p. 341
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : AUV. 23 (2)
- **Histoire des communes du Puy-de-Dôme. Arrondissement d'Ambert. Arrondissement de Thiers. 1987.**
MANRY, André, dir. **Histoire des communes du Puy-de-Dôme. Arrondissement d'Ambert. Arrondissement de Thiers**. Le Coteau : Horvath, 1987.
p. 249-250
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : CDP M052 (3)

- **Mémoire en images. Thiers. 2001-2005.**
THERRE, Georges, YTOURNEL, Jacques. **Mémoire en images. Thiers.** Saint-Cyr-sur-Loire : éditions Alain Sutton, 2001-2005. 3 tomes.
T2 p. 19, 74 ; T3 p.87
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : 63.302, 63.290, 63.350
- **Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle. 2005.**
DESSPORTES, Marc. **Paysages en mouvement : transports et perception de l'espace, XVIIIe-XXe siècle.** Paris : Gallimard, 2005.
p. 7, 15-18, 20, 26, 28, 31, 92, 168, 295, 338, 342, 346-347, 350, 368-369, 375
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : GEO.037
- **Rue du Transvaal et rue Alexandre-Dumas - Thiers (Puy-de-Dôme). 2009.**
[Rapport d'opération archéologique, période médiévale et moderne]. **Rue du Transvaal et rue Alexandre-Dumas - Thiers (Puy-de-Dôme).** Réd. Mylène Navetat. Balma : HADES bureau d'investigations archéologiques, 2009.
p. 37-38
- **Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage. 2009.**
[Rapport pour le Conseil de l'Europe]. **Infrastructures routières : les allées d'arbres dans le paysage.** Réd. Chantal Pradines, 2009.
p. 6-27

Périodiques

- **[Sans titre. Le Pays thiernois n°1]. 1983.**
KRISTOS, André. [sans titre]. *Le pays thiernois*, octobre 1983, n° 1.
p. 10-11, 15-16
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont
- **Les voies de communication à Thiers jusqu'au XVIe s. 1983**
KRISTOS, André. **Les voies de communication à Thiers jusqu'au XVIe s.** *Le pays thiernois*, octobre 1983, n° 1.
p. 6-7, 9-12, 15-16, 18
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont
- **[Fortifications, quartiers et voies de communication à Thiers]. 1984.**
KRISTOS, André. [Fortifications, quartiers et voies de communication à Thiers]. *Le pays thiernois*, janvier 1984, n° 2.
p. 16
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont
- **Le Cartier du Lac, la Source du Lac. 1984.**
KRISTOS, André. **Le Cartier du Lac, la Source du Lac.** *Le pays thiernois*, janvier 1984, n° 2.
p. 4, 16
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont
- **Nouvelle traversée de la ville de Thiers. 1984.**
COMBRONDE, Michel. **Nouvelle traversée de la ville de Thiers.** *Le Pays thiernois*, mai 1984, n° 3.
p. 6-13
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont
- **La quatrième enceinte. 1984.**
KRISTOS, André. **La quatrième enceinte.** *Le pays thiernois*, mai 1984, n° 3.

p. 2-3

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont

- **Les crozes. 1987.**

KRISTOS, André, BECQUEVORT, Raymond. **Les crozes.** *Le pays thiernois*, juin 1987, n° 9.

p. 12

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont

- **La première enceinte - suite. 1992.**

KRISTOS, André. **La première enceinte - suite.** *Le pays thiernois*, octobre 1992, n° 17.

p. 9, 14-16

Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont

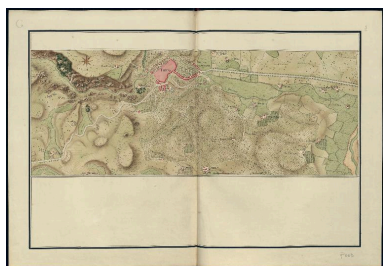
- **Topographie et emprise spatiale d'une petite ville à la fin du Moyen Age : Thiers en Basse-Auvergne. 2010.**

MOREL, David. **Topographie et emprise spatiale d'une petite ville à la fin du Moyen Age : Thiers en Basse-Auvergne.** *Bulletin historique et scientifique de l'Auvergne*, 2010, t. CXI.

p. 72, 76

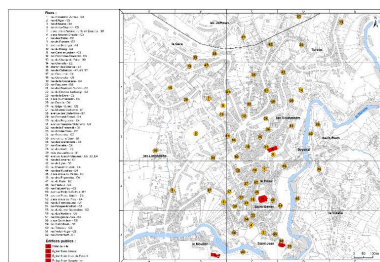
Région Auvergne-Rhône-Alpes, SRI, site de Clermont : CDP REV

Illustrations

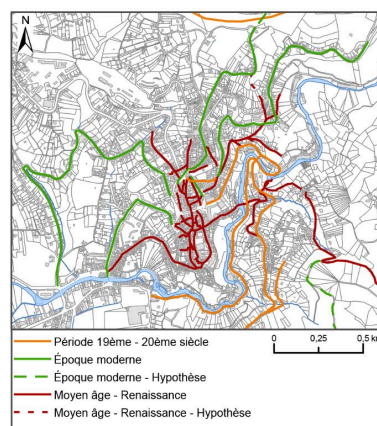


Carte de la route du 18e siècle passant à Thiers, extraite de l'Atlas de Trudaine.

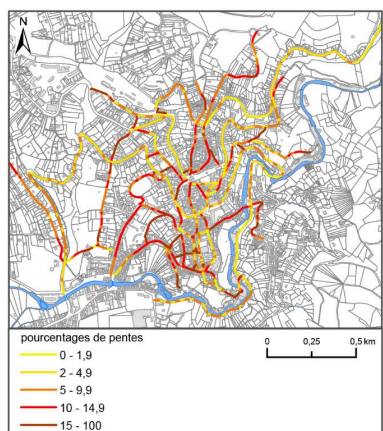
Phot. Atelier photographique des Archives nationales
IVR83_20116301519NUC2A



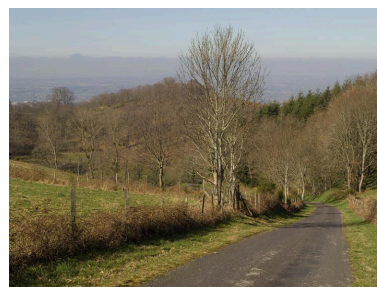
Plan de situation des principales rues du centre ville de Thiers.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy
IVR83_20126300078NUDA



Carte des principales rues de Thiers selon la période de tracé.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy
IVR83_20126300077NUDA



Carte des principales rues de Thiers selon le pourcentage de pente.
Dess. Guylaine Beuparland-Dupuy
IVR83_20126300079NUDA



Petite route sur les pentes du sud-est de la commune.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300234NUC4A

La pedde du Coin des Hasards
surplombant la rue du Pirou.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116301014NUC4A



Pente abrupte, rue des Rochers.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116301209NUC4A



La rue Durolle et la pedde
du Coin des Hasards.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116301012NUC4A

Forte pente dans le
haut de la rue Durolle.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300975NUC4A

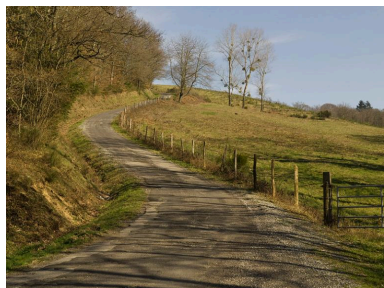


L'un des virages de
l'avenue des Etats-Unis,
permettant d'adoucir la pente.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300678NUC4A

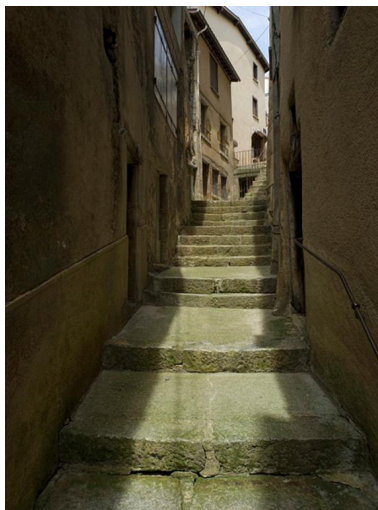
L'avenue Philippe-Dufour
dans sa partie haute.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300674NUC4A



Rue des Docteurs-Dumas.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300935NUC4A



Petite route sur les pentes
sud-est de la commune.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300274NUC4A



Rue de la Dore.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300889NUC4A



Rue Chabanne-Brossard.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300808NUC4A



Pedde Saint-Genès.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300913NUC4A



Rue Chauchat.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300818NUC4A



Rue du Palais.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300830NUC4A



La rue du Palais, en
contrebas de la place occupée
autrefois par le cimetière.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116301092NUC4A



Vue partielle de la rue de Lyon.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300478NUC4A



"Route de Lyon dans les
gorges de la Durole."
Phot. Jean-Michel Périn,
Autr. Jean Gouttefangeas
IVR83_20116300199NUC2A



Mur de soutènement du "Rempart".
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300188NUC4A



Détail du mur de
soutènement du "Rempart".
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300627NUC4A



Portion de l'avenue Pierre-
Guérin maintenue par un
haut mur de soutènement.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300741NUC4A



Aménagements liés à la
pente, sous - et en contrebas
de - l'avenue Pierre-Guérin.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300734NUC4A



Le pont de Saint-Roch
depuis la rive droite.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300183NUC4A



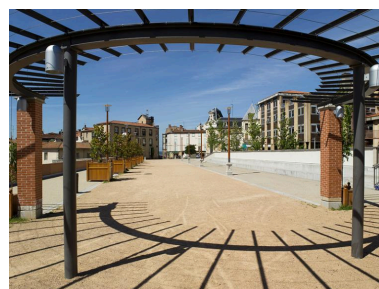
L'autoroute de Thiers (A89) en
direction de la montagne thiernoise.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300227NUC4A



La place Antonin-
Chastel depuis l'ouest.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116301223NUC4A



Vue partielle de la place Antonin-
Chastel en direction de l'est.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300591NUC4A



La place Antonin-Chastel
en direction du sud-ouest.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300584NUC4A



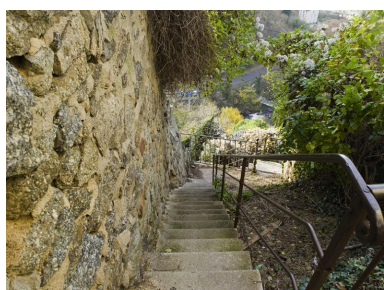
Vue plongeante sur les rues
Durolle et des Murailles.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300587NUC4A



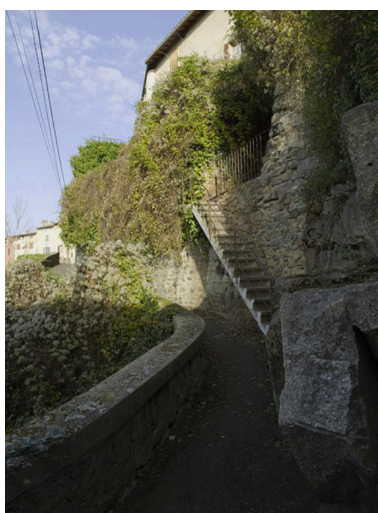
Réseau de rues dans
le quartier de la Gare.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300617NUC4A



Vue partielle de la rue des
Murailles, à son extrémité
nord, vers la rue Durolle.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300553NUC4A



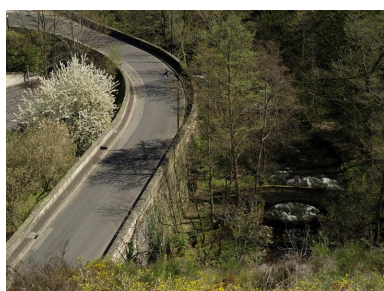
Passage en escalier entre les rues
d'Alger et Anna-Chabrol. A l'arrière-
plan en contrebas, la vallée de la
Durolle et l'avenue Joseph-Claussat.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20096300375NUC4A



Vue partielle de la rue Anna-
Chabrol et de l'escalier la
reliant à la rue d'Alger.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20096300377NUC4A



La rue Anna-Chabrol, sur
l'emplacement de l'une
des enceintes médiévales.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20096300379NUC4A



L'ancien pont sur la Durolle (en
bas à droite) qui permettait de
rejoindre, depuis la rive gauche, le
chemin en direction des villages
de l'est et la route médiévale de
Lyon ; il a été remplacé par le
pont de Saint-Roch, légèrement
en aval, à la fin du 19e siècle.
Phot. Jean-Michel Périn
IVR83_20116300363NUC4A

Dossiers liés

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue d'Alger (IA63002342) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue d' Alger

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Alexandre-Dumas (IA63001250) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Alexandre-Dumas

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de la Coutellerie (IA63002335) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de la Coutellerie

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Docteurs-Dumas (IA63002325) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue des Docteurs-Dumas

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Avenue Pierre-Guérin et avenue Joseph-Claussat (IA63001247) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, avenue Pierre-Guérin, avenue Joseph-Claussat

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Pirou (IA63002365) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Pirou

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue d'Alsace (IA63002327) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue d'Alsace

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Chauchat (IA63002353) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Chauchat

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Antonine-Planche (IA63002348) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Antonine-Planche

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de Barante (IA63002324) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de Barante

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rette des Jaiffours (IA63002331) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rette des Jaiffours

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Grenette (IA63002334) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Grenette

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de la Paix (IA63002362) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de la Paix

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Gambetta (IA63001220) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Gambetta

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Petite rue du Palais (IA63002364) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, petite rue du Palais

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Pontel (IA63001277) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Pontel

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Terrasse (IA63002366) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Terrasse

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Antoine-de-Saint-Exupéry (IA63002346) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Antoine-de-Saint-Exupéry

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Avenue des Etats-Unis (IA63002328) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, avenue des Etats-Unis

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de Lorraine (IA63002343) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de Lorraine

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Patural-Puy (IA63002344) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Patural-Puy

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Papeteries (IA63001219) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue des Papeteries

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Pasteur (IA63001218) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Pasteur

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Palais (IA63002363) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Palais

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Camille-Joubert (IA63002333) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Camille-Joubert

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Fernand-Forest (IA63002357) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Fernand-Forest

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de la Dore (IA63002339) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de la Dore

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de la Fédération (IA63002356) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de la Fédération

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Quatre-Septembre (IA63002340) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Quatre-Septembre

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Daguerre (IA63002341) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, , rue Daguerre

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Place Saint-Genès ou place du Palais (IA63000482) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, place Saint-Genès

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Place Antonin-Chastel (IA63002347) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, place Antonin-Chastel

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Chemin des Cros (IA63002354) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, chemin des Cros

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Rouget-de-l'Isle (IA63002326) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Rouget-de-l'Isle

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Durolle (IA63001221) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Durolle

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Docteur-Lachamp (IA63002337) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Docteur-Lachamp

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Edgar-Quinet (IA63001246) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Edgar-Quinet

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Bourg (IA63001249) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Bourg

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Route de Lyon (rue de Lyon et rue Carnot) (IA63002332) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de Lyon, rue Carnot

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Pedde Saint-Genès (IA63000483) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Saint-Genès

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Rochers (IA63002345) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Rochers (des)

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Forgerons (IA63002338) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue des Forgerons

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Chabanne-Brossard (IA63002350) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Chabanne-Brossard

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Avenue Etienne-Guillemin (IA63002355) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, avenue Etienne-Guillemin

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Chemin des Charles (IA63001278) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, chemin des Charles

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Horts (IA63002361) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue des Horts

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de Châteldon (IA63001274) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de Châteldon

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Avenue de la Gare (IA63002359) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, avenue de la Gare

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Bains (IA63002349) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue des Bains

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Victor-Hugo (IA63001276) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Victor-Hugo

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue des Grammonts (IA63002360) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue des Grammonts

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Jean-Zay (IA63002329) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Jean-Zay

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Champ-de-Foire (IA63002351) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Champ-de-Foire

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Gabriel-Marc (IA63001275) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Gabriel-Marc

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de Paris (IA63002330) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de Paris

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Chanelle (IA63002352) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Chanelle

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue François-Mitterrand (IA63002358) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue François-Mitterrand

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Conchette (IA63001248) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Conchette

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue de la Fraternité (IA63002323) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue de la Fraternité

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Mancel-Chabot (IA63002336) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue Mancel-Chabot

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue du Docteur-Zamenhoff et rue du Point-du-Jour (IA63002322) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, rue du Docteur-Zamenhoff, rue du Point-du-Jour

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Avenue Béranger et avenue Philippe-Dufour (IA63001279) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers, avenue Béranger, avenue Philippe-Dufour

Oeuvre(s) partie(s) constituante(s) étudiée(s) : Rue Prosper-Marilhat (IA63001222) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers,
rue Prosper-Marilhat

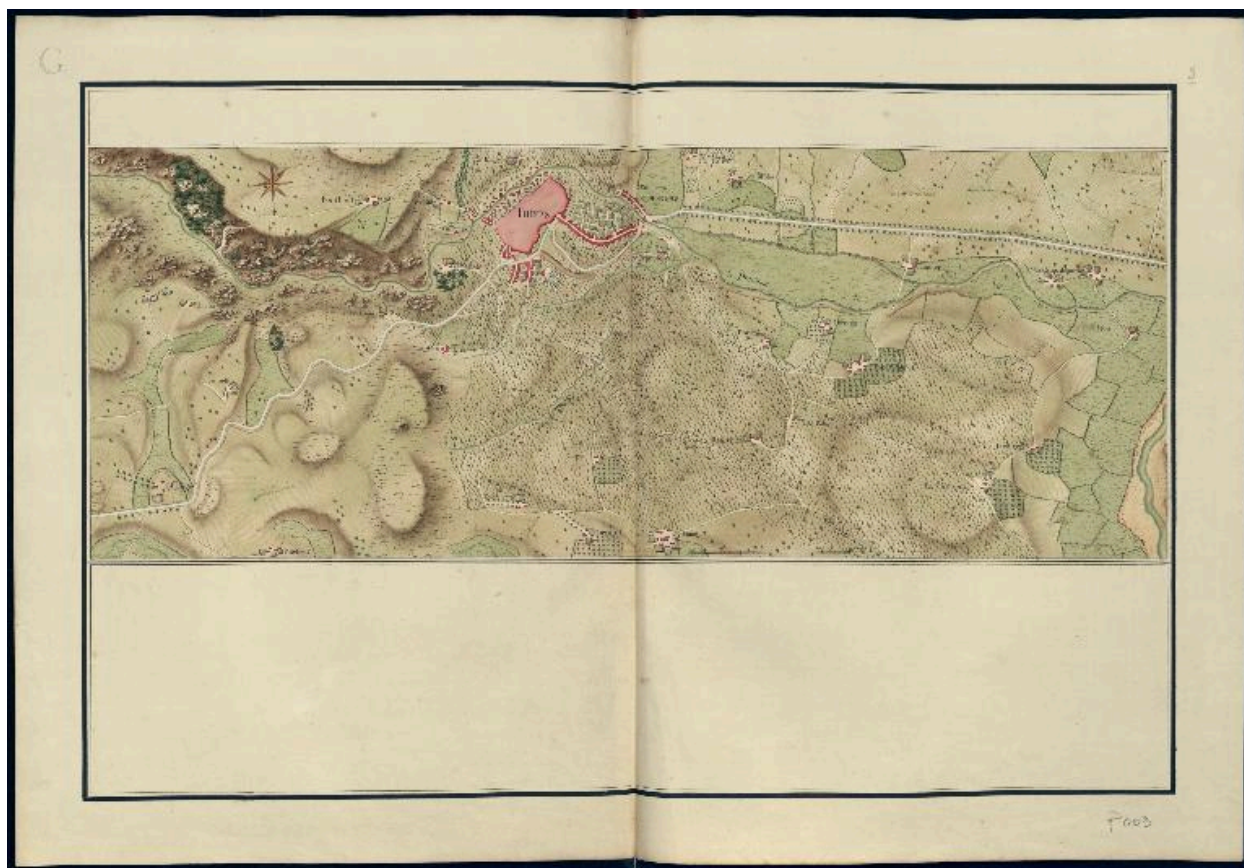
Oeuvre(s) contenue(s) :

Oeuvre(s) en rapport :

Ville de Thiers (IA63001225) Auvergne, Puy-de-Dôme, Thiers

Auteur(s) du dossier : Brigitte Ceroni

Copyright(s) : © Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel



Carte de la route du 18e siècle passant à Thiers, extraite de l'Atlas de Trudaine.

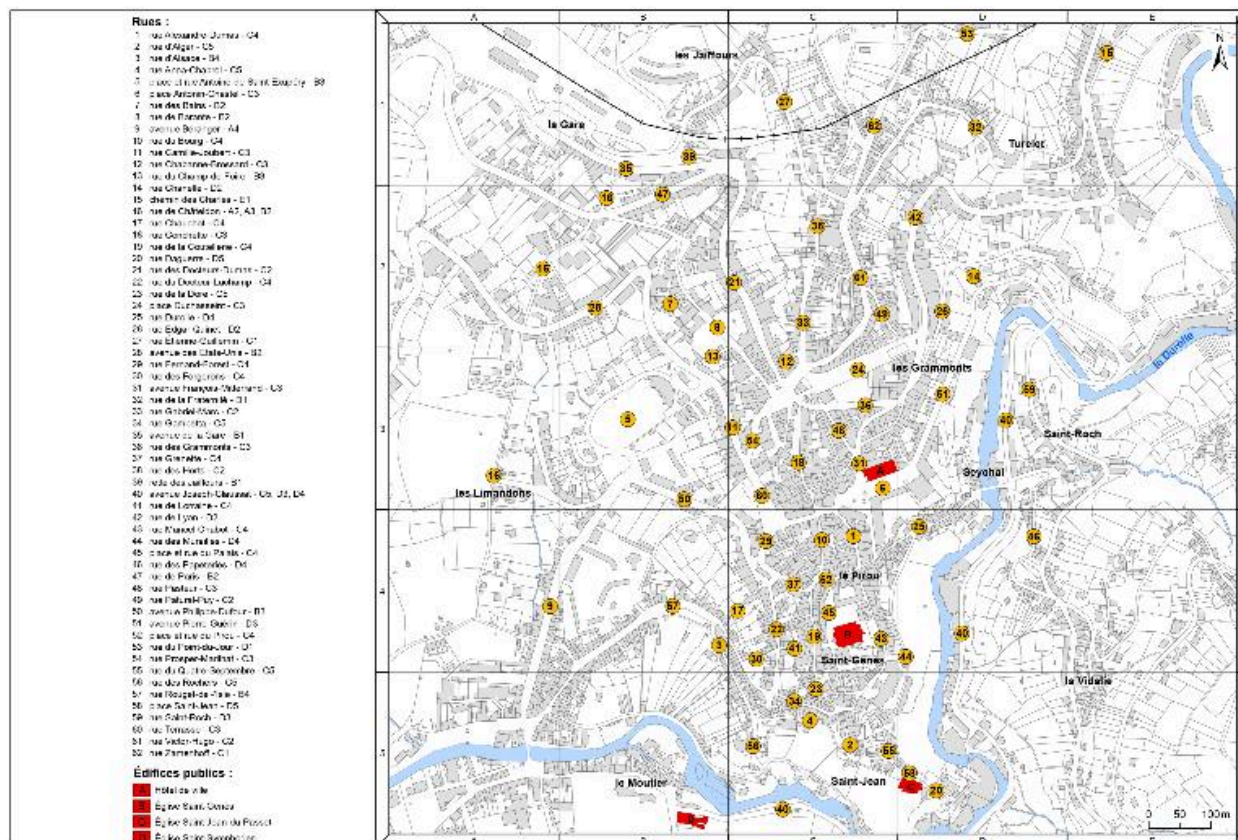
Référence du document reproduit :

- **"Portion de route de Chassignol et de Pisseboeuf jusqu'à la Croix-Blanche en passant par Thiers". s.d. [1745-1780].**
Portion de route de Chassignol et de Pisseboeuf jusqu'à la Croix-Blanche en passant par Thiers, planche extraite de l'Atlas de Trudaine, encre et lavis sur papier, s.n. [sous la direction de Charles Daniel Trudaine], s.d. [1745-1780].
AN : F/14/8496

IVR83_20116301519NUC2A

Auteur de l'illustration : Atelier photographique des Archives nationales

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP ; © Archives nationales
reproduction soumise à autorisation du titulaire des droits d'exploitation



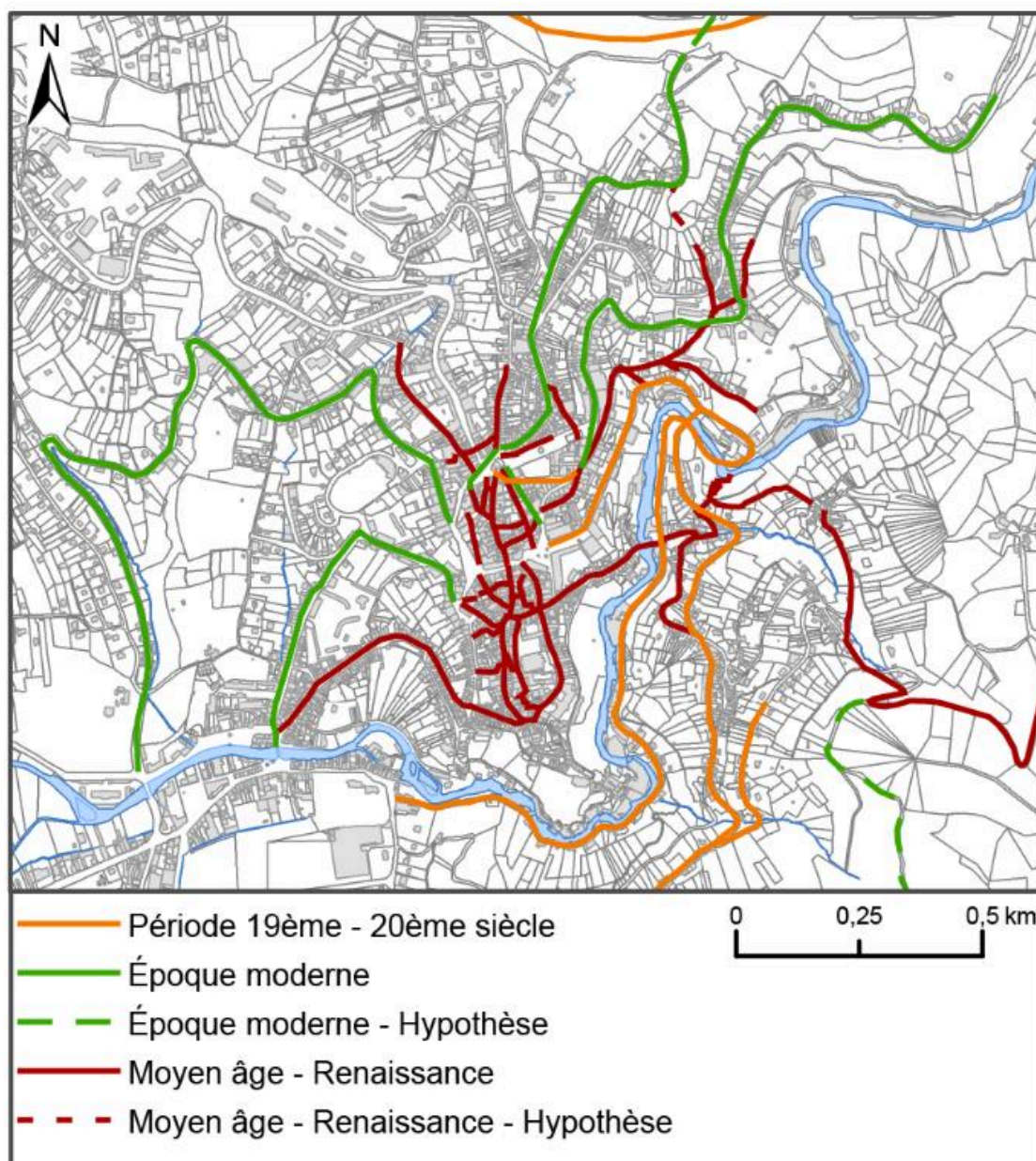
Plan de situation des principales rues du centre ville de Thiers.

IVR83_20126300078NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP

communication libre, reproduction soumise à autorisation



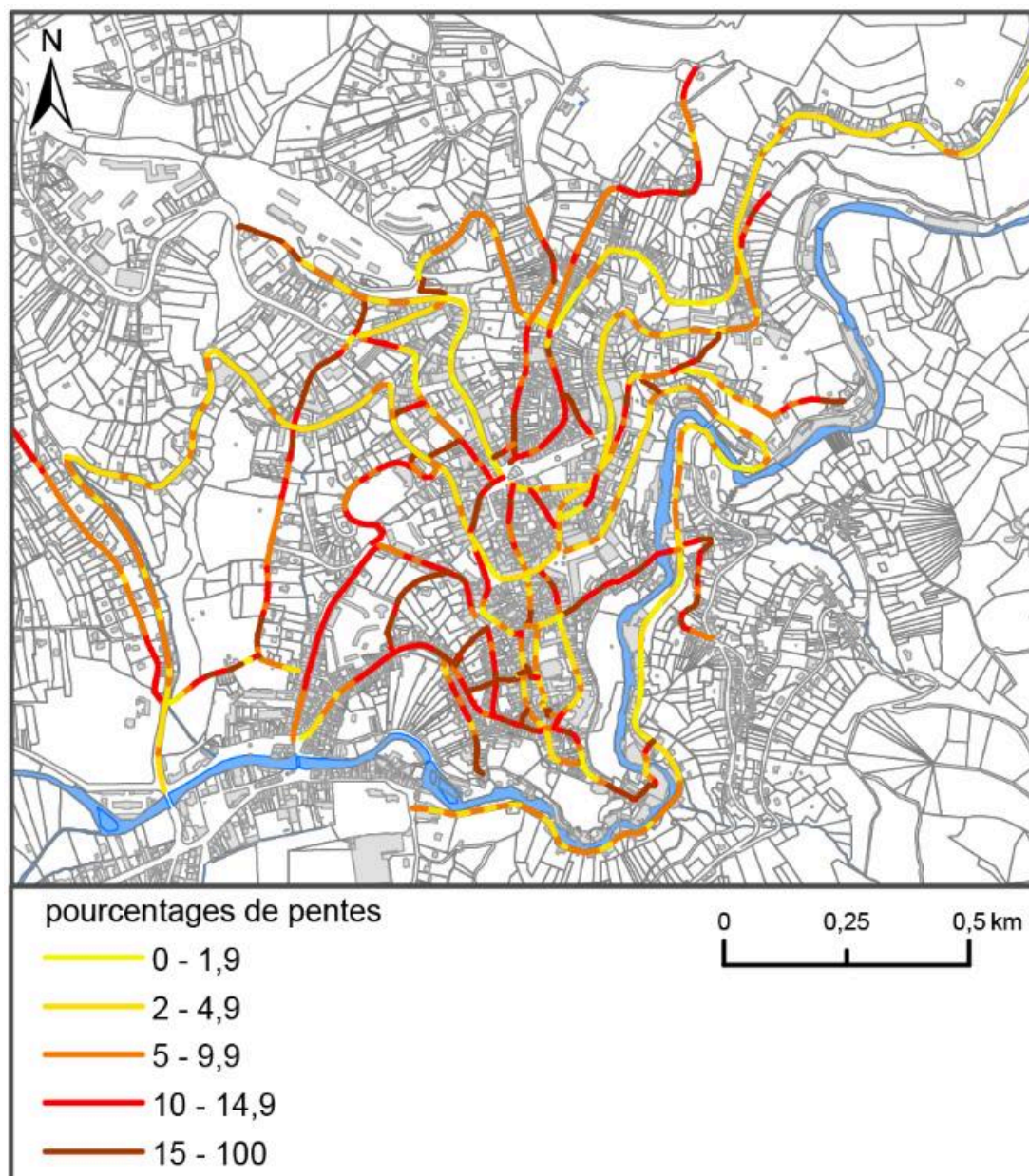
Carte des principales rues de Thiers selon la période de tracé.

IVR83_20126300077NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beauparland-Dupuy

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP

communication libre, reproduction soumise à autorisation



Carte des principales rues de Thiers selon le pourcentage de pente.

IVR83_20126300079NUDA

Auteur de l'illustration : Guylaine Beuparland-Dupuy

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP

communication libre, reproduction soumise à autorisation

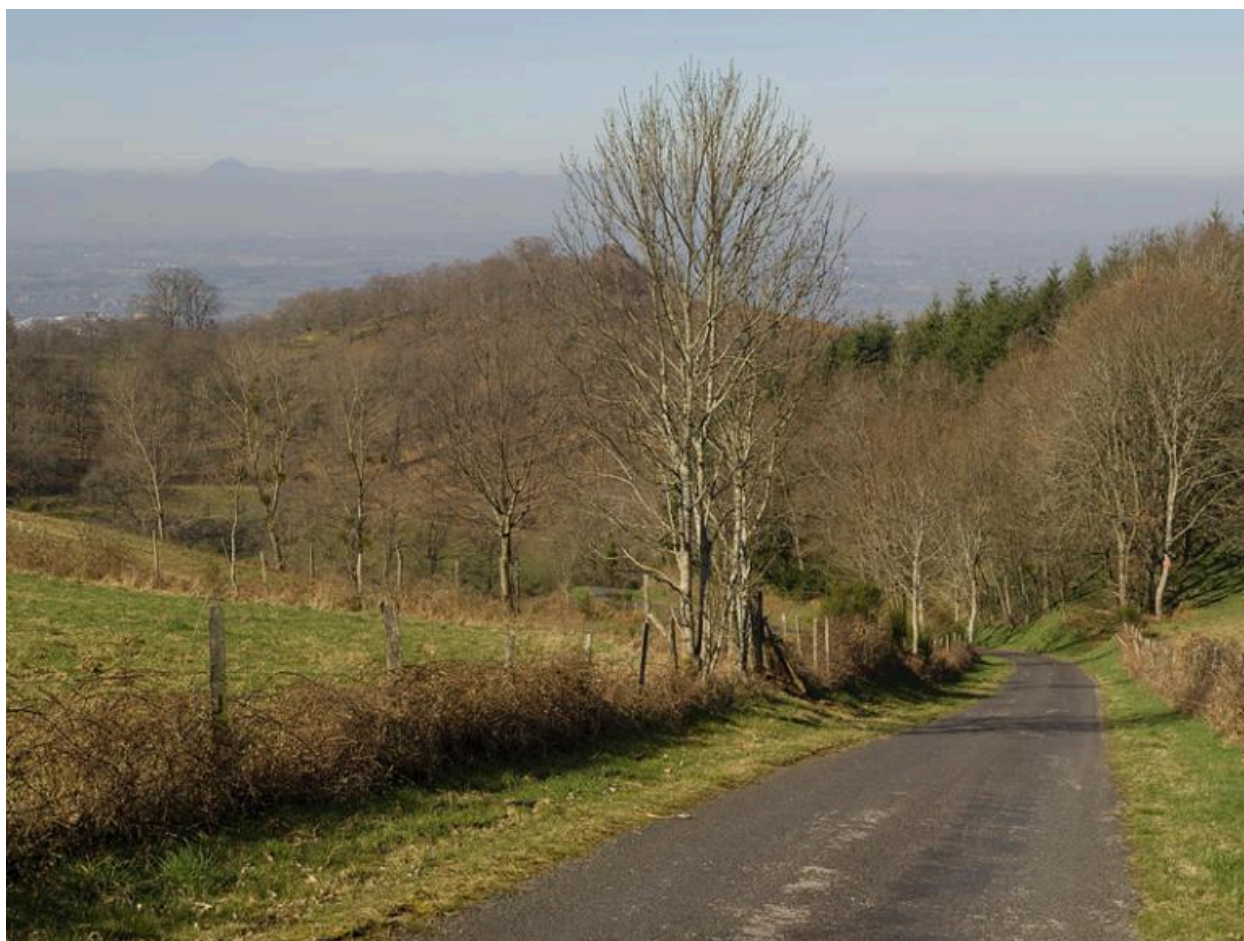


La pedde du Coin des Hasards surplombant la rue du Pirou.

IVR83_20116301014NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Petite route sur les pentes du sud-est de la commune.

IVR83_20116300234NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La rue Durolle et la pedde du Coin des Hasards.

IVR83_20116301012NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Pente abrupte, rue des Rochers.

IVR83_20116301209NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Forte pente dans le haut de la rue Durolle.

IVR83_20116300975NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



L'avenue Philippe-Dufour dans sa partie haute.

IVR83_20116300674NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



L'un des virages de l'avenue des Etats-Unis, permettant d'adoucir la pente.

IVR83_20116300678NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

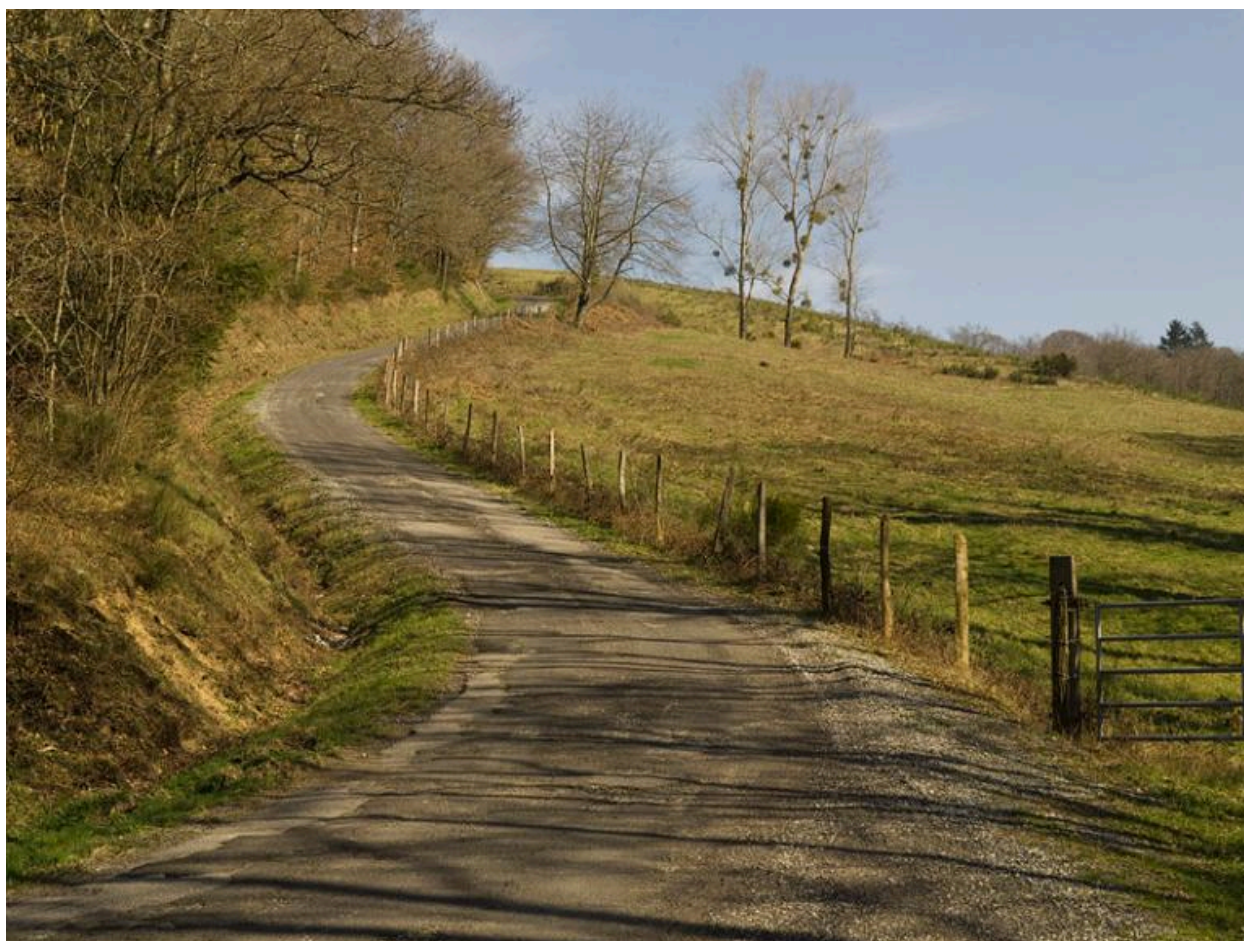


Rue des Docteurs-Dumas.

IVR83_20116300935NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

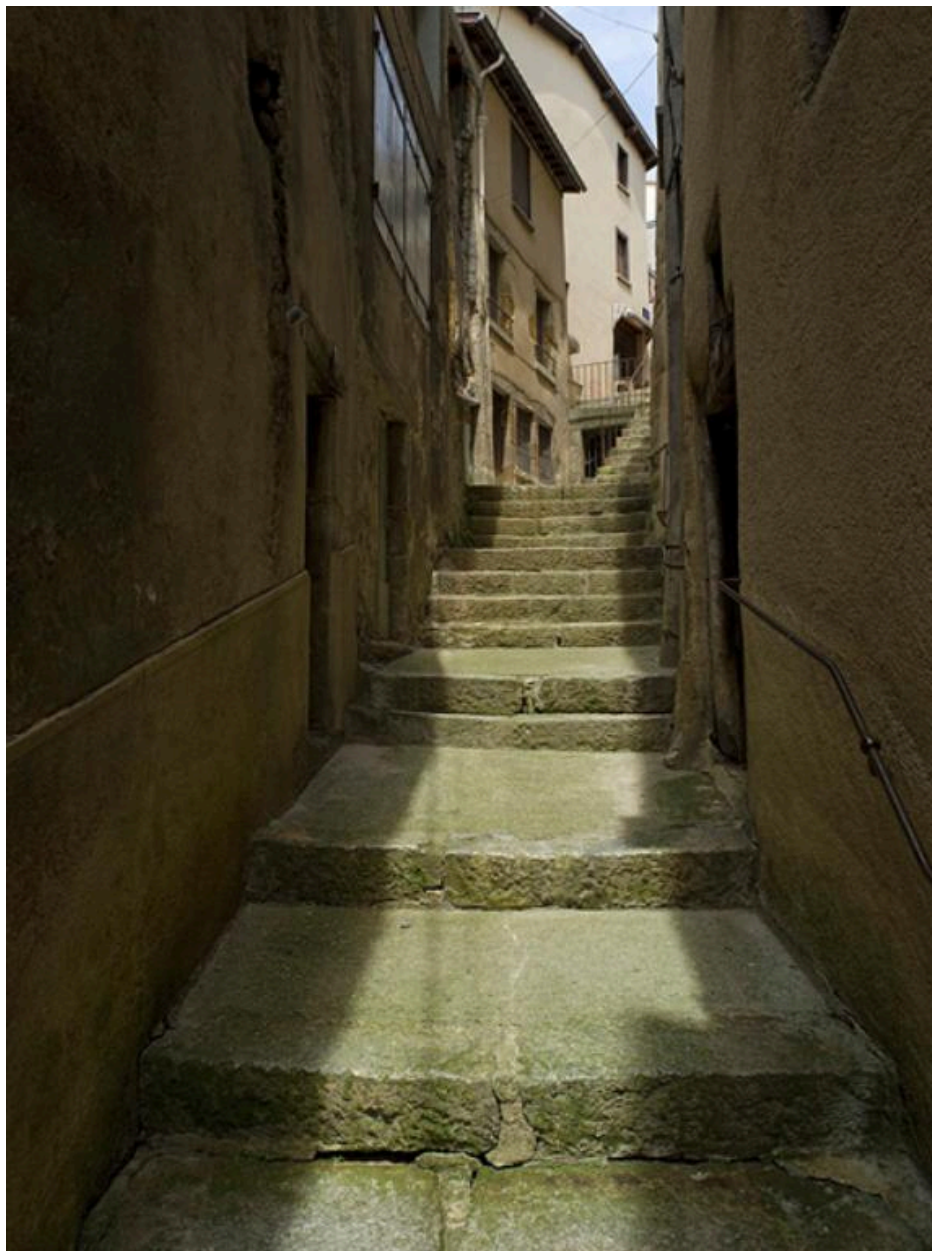


Petite route sur les pentes sud-est de la commune.

IVR83_20116300274NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Rue de la Dore.

IVR83_20116300889NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Rue Chabanne-Brossard.

IVR83_20116300808NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Pedde Saint-Genès.

IVR83_20116300913NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Rue Chauchat.

IVR83_20116300818NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Rue du Palais.

IVR83_20116300830NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La rue du Palais, en contrebas de la place occupée autrefois par le cimetière.

IVR83_20116301092NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue partielle de la rue de Lyon.

IVR83_20116300478NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



"Route de Lyon dans les gorges de la Durolle."

Référence du document reproduit :

- **Route de Lyon dans les Gorges de la Durolle. s.d.**
THIERS. - Route de Lyon dans les Gorges de la Durolle, carte postale noir & blanc, collection "L'AUVERGNE", n° catalogue 243, par G. d'O [Gouttefangeas à Olliergues], s.d.
Collection particulière

IVR83_20116300199NUC2A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

Auteur du document reproduit : Jean Gouttefangeas

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Mur de soutènement du "Rempart".

IVR83_20116300188NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Détail du mur de soutènement du "Rempart".

IVR83_20116300627NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Portion de l'avenue Pierre-Guérin maintenue par un haut mur de soutènement.

IVR83_20116300741NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Aménagements liés à la pente, sous - et en contrebas de - l'avenue Pierre-Guérin.

IVR83_20116300734NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Le pont de Saint-Roch depuis la rive droite.

IVR83_20116300183NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



L'autoroute de Thiers (A89) en direction de la montagne thiernoise.

IVR83_20116300227NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La place Antonin-Chastel depuis l'ouest.

IVR83_20116301223NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue partielle de la place Antonin-Chastel en direction de l'est.

IVR83_20116300591NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La place Antonin-Chastel en direction du sud-ouest.

IVR83_20116300584NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue plongeante sur les rues Durolle et des Murailles.

IVR83_20116300587NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Réseau de rues dans le quartier de la Gare.

IVR83_20116300617NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

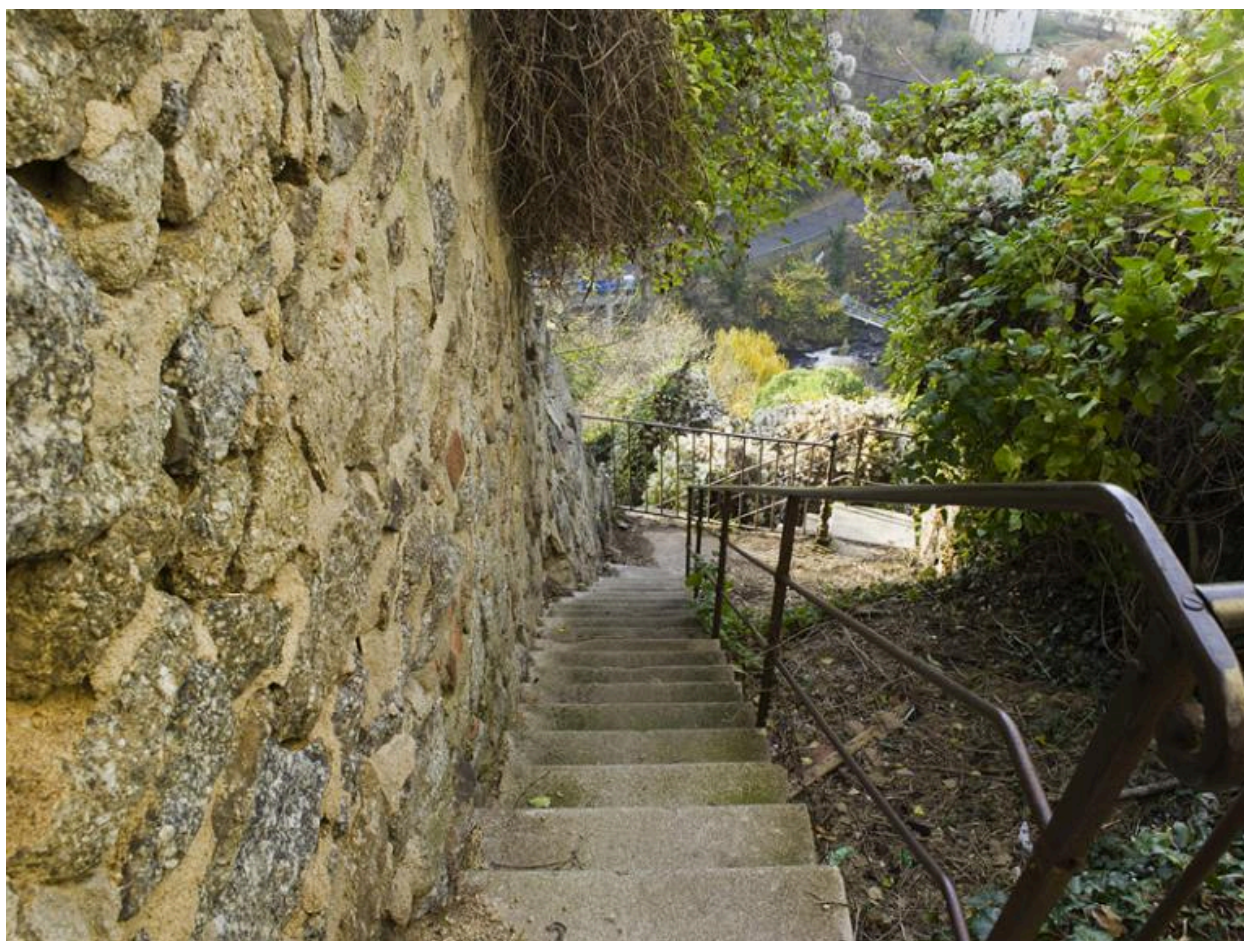


Vue partielle de la rue des Murailles, à son extrémité nord, vers la rue Durolle.

IVR83_20116300553NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation

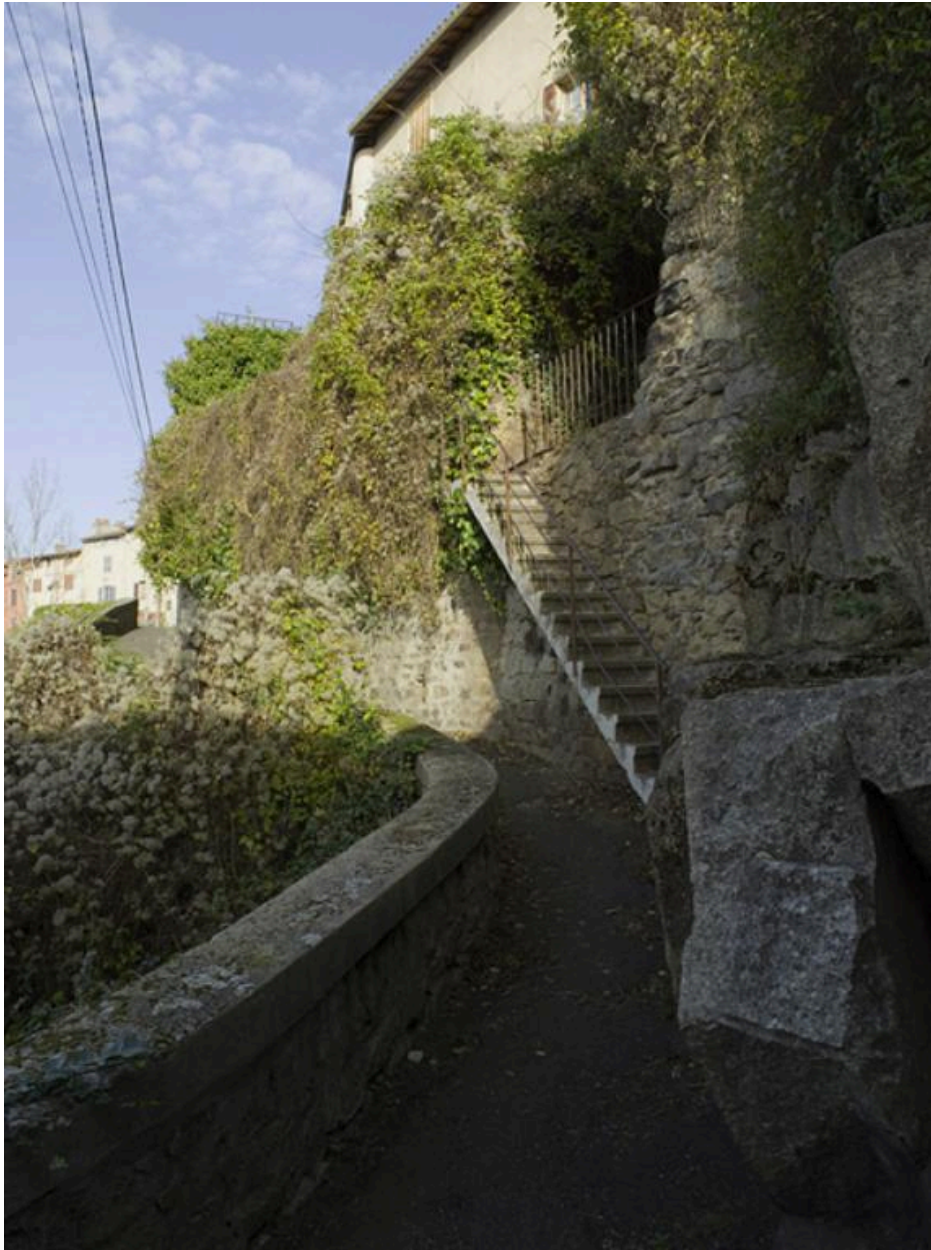


Passage en escalier entre les rues d'Alger et Anna-Chabrol. A l'arrière-plan en contrebas, la vallée de la Durolle et l'avenue Joseph-Claussat.

IVR83_20096300375NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



Vue partielle de la rue Anna-Chabrol et de l'escalier la reliant à la rue d'Alger.

IVR83_20096300377NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



La rue Anna-Chabrol, sur l'emplacement de l'une des enceintes médiévales.

IVR83_20096300379NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation



L'ancien pont sur la Durolle (en bas à droite) qui permettait de rejoindre, depuis la rive gauche, le chemin en direction des villages de l'est et la route médiévale de Lyon ; il a été remplacé par le pont de Saint-Roch, légèrement en aval, à la fin du 19e siècle.

IVR83_20116300363NUC4A

Auteur de l'illustration : Jean-Michel Périn

© Région Auvergne - Inventaire général du Patrimoine culturel, ADAGP
communication libre, reproduction soumise à autorisation