

HISTOIRE DES ROUTES ET CHEMINS

Toutes les routes ont une histoire. Avant de devenir ce qu'elles sont, elles ont été modelées, remodelées et pour certaines abandonnées. Les chemins sont devenus routes et les routes sont devenues chemins. Leur tracé dépendait avant tout de la propriété individuelle. Les droits de passage et autres servitudes, les expropriations de terrain ont engendré bien des conflits de voisinage. La réfection des tracés au cours des temps, a bouleversé les paysages de nos campagnes. L'histoire nous montre, que l'entretien des routes et chemins a été une des préoccupations majeures de la vie communale et départementale de ces derniers siècles, avec le développement inéluctable de l'industrie automobile.

Circulation routière sur la Route Impériale

La « Route Impériale » que l'on appelait ainsi vers 1850, c'était la « Route Vieille » comme on la nomme aujourd'hui, et qui, de Senilhes, passait par Cabrespine, le Garric, la Maison Neuve de Prunet, la Caze et Bénage de Lacapelle en Vézie. Il existait sur ce trajet fort fréquenté de Limoges à Rodez, beaucoup de relais pour diligences, et autres voitures à chevaux ou chars à bœufs. Des stations d'observation dont une à la Maison Neuve de Prunet, jalonnaient cette Route Impériale, ou des observateurs mandatés et payés par le Département et logeant vraisemblablement sur place, faisaient des pointages rigoureux, avec des instructions bien précises, mais on ne sait dans quel but... lisez Plutôt !

Tableau 1

DÉPARTEMENT DU CANTAL

ROUTE IMPÉRIALE N° _____ partie entre _____ et _____ sur _____ de longueur
 Station d'observation de _____ placée à _____ du commencement et à _____ de la fin de cette partie de route.

Relevé de la circulation, le _____ du mois de _____ 1855, depuis _____ heures du matin jusqu'à _____ heures.

	ATTELAGES EN COLLIERS					Colliers exceptionnels
	1 collier	2 colliers	3 colliers	4 colliers	5 colliers	
1 ^{re} Voitures d'agriculture						
2 ^{de} Voitures de roulage						
3 ^{de} Voitures d'entreprises régulières pour voyageurs						
4 ^{de} Voitures particulières pour voyageurs						
5 ^{de} Voitures vides						

Nom et fonctions de l'Observateur : _____ Vérifié par le Conducteur soussigné : _____ Vu par l'Ingénieur ordinaire soussigné : _____
 1855

Relevé de la circulation à la station d'observation



Relais de diligences de Raulhac

INSTRUCTION

A chaque passage de voiture, quel que soit le sens du parcours, l'observateur fera un trou d'épingle dans la case correspondant à l'espèce de voiture : voitures d'agriculture, de roulage, d'entreprises régulières pour voyageurs, particulières pour voyageurs et voitures vides, mais aussi un trou d'épingle pour le nombre d'attelages et colliers.

Chaque piqure sera faite dans le milieu des petits carrés de subdivision de chaque case. On suivra pour le pointage, les lignes horizontales en ayant soin de ne point passer le carré et de ne point faire de double piqure dans le même carré.

Si une case correspondante à une espèce de voiture se trouve remplie avant la fin de l'observation, on prendra une autre feuille, sur laquelle on recommencera le pointage en même temps pour toutes les espèces de voiture, l'observateur ayant soin d'indiquer sur chaque feuille l'heure à laquelle a commencé et fini le pointage sur cette feuille.

Les voitures d'agriculture, dont celles qui servent au transport des engrais, au transport des récoltes des champs à la ferme et de la ferme au marché seront à ranger dans cette catégorie, ainsi que les chars à bœufs transportant au marché et à la ferme, des vins, des châtaignes, du charbon ou du bois de chauffage.

Chaque attelage d'une paire de bœufs sera compté pour deux colliers.

Les attelages de plus de cinq colliers seront portés dans la dernière colonne, ayant pour titres : attelages exceptionnels. Dans cette colonne, le pointage se fera dans une seule ligne de petits carrés de haut en bas, l'espace réservé à la suite de chaque carré étant destiné à l'inscription du nombre de colliers.

L'observateur ne devra sous aucun prétexte quitter son poste pendant toute la durée de la période d'observation : il prendra ses repas sur place, il devra avoir constamment à la main sa feuille de pointage.

Le conducteur chargé du contrôle de l'opération fera à la station de fréquentes visites le jour et la nuit : il s'assurera si le pointage se fait d'une manière convenable. Il constatera chacune de ses visites par son visa apposé en marge de la feuille de pointage, avec indication de l'heure.

Aussitôt les feuilles d'observation remplies, elles seront remises au conducteur qui fera l'addition des pointages de chaque case et en inscrira le total sur la case même par un chiffre rouge en gros caractères. Il mettra un zéro rouge sur chacune des cases restées sans pointage.

Puis il transmettra immédiatement ces feuilles à l'ingénieur de l'arrondissement après les avoir revêtues de sa signature

Des instructions pas piqués des hannetons !... C'était déjà « Bison futé » !...

De la Route Impériale à la Route Nationale

Venant d'Aurillac, la route passait par Arpajon sur Cère, Senilhes, Cabrespine, le Garric, Prunet et Bénage. Elle allait vers Montsalvy, pour plonger ensuite vers la vallée du Lot et Espalion et remonter, beaucoup plus loin sur le plateau du Larzac, pour rejoindre la route de Saint Jacques de Compostelle et enfin celle du midi. D'Aurillac à Lafeuillade en Vézie, il semble qu'au fil des temps, cette route ait changé au moins quatre fois d'itinéraire.



***Le relais du Garric, maison ou est né le Félibre prunetois
Louis Delhostal***



La Maison Neuve de Prunet en 1953

1*Le premier tracé, fut élaboré, sous le règne de Louis XV et de son Ministre le Cardinal Fleury : cette route fut appelée « Voie Royale ». En venant d'Aurillac, elle empruntait le pont de bois à péage (déjà !) : de Gagnac sur la Cère, elle accédait au plateau par Mas Pertus (village aujourd'hui disparu) et Senilhes-Bas, puis arrivait ensuite sur le plateau à Cabrespine, en passant par le Garric, Prunet et Bénage de la Capelle en Vézic, qui pris le nom de Lafeuillade par décret du 10 mars 1932. Le réseau appartenait à l'époque aux Seigneurs, qui se devaient de l'entretenir. Après la révolution, l'entretien fut dévolu aux Communes qu'il traversait.

2*Le second tracé, au départ d'Aurillac, passait par le pont des Granges ou du Sal, dont la réfection en charpente date de 1898. La route empruntait ensuite « les Garroustes Vieilles », qui passaient par Labouygues et les Barraques. Cette voie avait une pente sévère..., elle fut le théâtre d'un tragique accident en 1880, où trois attelages versèrent et les chevaux poussés, furent écrasés par les véhicules trop lourds. Elle était difficile à entretenir, elle était devenue « la route Impériale ». Après Cabrespine, elle empruntait le pont de Ribeyrolles, passait au fameux relais du Garric, où l'on changeait les attelages des chevaux. Sur le fronton de ce relais on pouvait d'ailleurs lire « Ici on loge à pied, et à cheval ». C'est dans cette Maison que naquit en 1877, le poète prunetois, félibre de grand talent Louis Delhostal. Après le pont du Garric, la route Impériale passait au lieu-dit « la Maison Neuve », où se cantonnait une station d'observation, qui dénombrait les attelages qui passaient (voir plus haut). Après le pont de Moynac, au moulin, la route arrivait à Bénage, sur la commune de la Capelle en Vézic .



*Le Moulin au « Pont de Moynac »
Dessin de Jean-Louis Laroussin*



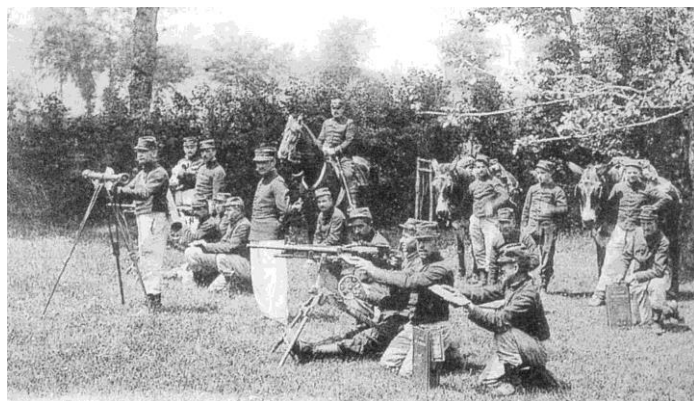
Le bourg de Lafeuillade en Vézic

3*Le troisième tracé, fut aménagé à la fin du 18^{ème} siècle. Il semble que cette route devenue « Nationale 20 », a vu le jour vers 1880- 1882, elle empruntait « les Garroustes neuves ». Dangereuse et sinueuse, mais élargie, elle fut goudronnée en 1830. Elle passait par le pont d'Arpajon, qui fut détruit pendant la guerre, le 14 juillet 1944. Le pont en bois le remplaça en 1946, et le pont actuel fut construit en 1948-1949. Après Senilhes, il fut décidé de passer par les Quatre Routes, Cantuel, le Poteau d'Aubugues, Cancelade et rejoindre Bénage. La « Route Impériale » de Prunet alors délaissée fut même abandonnée, on verra plus loin son histoire et sa réhabilitation.

4*Le quatrième tracé, dont l'étude a été entreprise vers 1970, fut inaugurée en 1987. Elle a, un profil plus rectiligne, les virages y sont moins nombreux et bien dessinés. Les Garroustes ne sont plus empruntées, c'est maintenant la côte de Senilhes où la pente est plus raide (7% au lieu de 5%), mais son exposition est moins sensible au verglas. Sur Prunet, après les Quatre Routes, elle évite Cantuel, puis Cancelade et Lacam où les virages dangereux ont été effacés.



*La route Nationale dans la traversée
d'Arpajon sur Cère*



*Le 13^{ème} régiment d'infanterie d'Aurillac passait
par la route Impériale pour se rendre sur le terrain
de tir de Bramarie à Lacapelle del Fraisse*

Les Routes Communales

***Ateliers de travail et Ateliers de charité.**

Dans les Communes, ces routes étaient appelées « chemins vicinaux », et depuis la révolution, elles en avaient la charge de l'entretien.

Sur les registres des délibérations on relève par exemple, le 22 décembre 1815, une délibération relative à la réparation de ces chemins :

« Messieurs, nous sommes appelés à délibérer et devons employer tous nos moyens, pour satisfaire aux ordres de sa Majesté Louis XVIII... M. le Préfet ordonne par arrêté du 5 décembre 1815, que les Conseils Municipaux des Communes se réunissent pour délibérer sur les moyens d'entretenir ou de réparer les chemins vicinaux, aux moyens des ateliers de travail ou de la prestation en nature ».

Ces prestations devaient être faites par tous les habitants de la Commune, en exceptant toutefois, ceux qui n'avaient pas les moyens de subsistance. Les habitants devaient fournir un travail en nature ou pouvaient se libérer en argent, suivant la taxe fixe, et le produit servirait à acquitter le prix des journées d'ouvriers appelés à travailler sur ces chemins.

Le 9 février, le Préfet invite les Communes à créer des ressources par l'établissement d'ateliers de charité, pendant la mauvaise saison, pour donner une occupation productive aux nombreux indigents et leur procurer des moyens d'existence. Une somme de 100 F., est prélevée sur les fonds libres, pour les travaux d'entretien sur les chemins allant, de Cantuel à Cabrespine, puis sur celui de Leucamp à Aurillac, qui passe par Trémoulines et Cantuel.

***Classement des chemins vicinaux.**

Sur la demande du Préfet, le Conseil municipal de Prunet se réunit le 1^{er} septembre 1867, sous la présidence du Maire M. de Séguy, et prend la délibération suivante pour le classement en trois catégories des chemins vicinaux.

***1^{ère} catégorie :** -Chemin de Trémoulines à Aurillac, par Cantuel et Cabrespine.

-Chemin de Labrousse à Roannes, qui passe au-dessus de La Joyeuse, les Roumiguières, le Garric, le Fageonnel, Bex et Prantignac.

-Chemin de Prunet à Aubugues, par La Vente et vers Polminhac.

***2^{ème} catégorie :** -Chemins qui sent présenter le même degré que ceux de la 1^{ère} catégorie, sont cependant, d'une utilité reconnue.

-Chemin de Cantournet à la route 120, qui passe à Cabrespins.

-Chemin de Prunet à la route 120, qui traverse le Bourg à la Maison Neuve.

***3^{ème} catégorie** :-Chemins dont l'exécution peut être ajournée, sans préjudice sérieux.

- Chemin de Béteilles à la route 120 qui arrive à la Maison Neuve.
- Chemin de Trémoulines à Leucamp par le Pont de Geneste à Nadal.
- Chemin de la Fage au Garric, jusqu'au chemin de Roannes.



*La route vieille
au Pont du Garric*



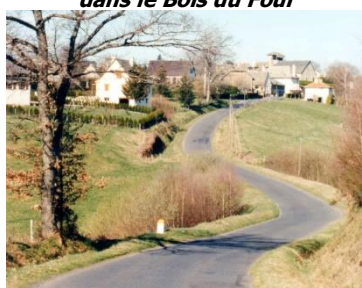
*La Place, l'église, le monument
aux Morts vers 1950*



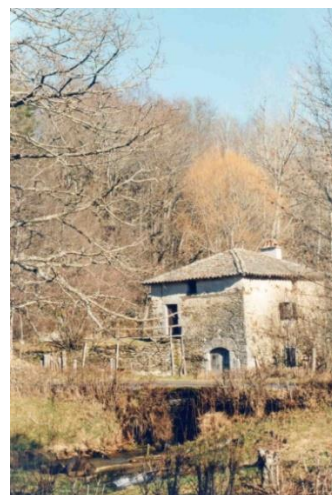
*Le café Sémété sur la place
en 1997*



*La route sous la neige
dans le Bois du Four*



*L'ancienne route à l'entrée
du Bourg de Prunet*



*Le Moulin, la route vieille
au Pont de Moynac*

***Déclassement et reclassement de la « Route Impériale 120 ».**

Il semble qu'après la construction de la nouvelle route nationale 120 passant par les Quatres Routes et Cantuel, que « la Route Impériale », fut déclassée vers 1893. La « route vieille » comme on l'appelle aujourd'hui fut classée en 3^{ème} catégorie et les Conseils Municipaux successifs demandèrent sans relâche jusqu'en 1921, son reclassement en chemin d'intérêt communal. En 1904, des arguments en faveur de ce reclassement sont ainsi avancés :

« ...Sur un parcours de 7km300, 5km sont situés sur le territoire de la commune de Prunet. Pendant une période de 12 ans, époque de son déclassement, il n'a été effectué, que pour environ 100F de prestations !.. Ces travaux sont insignifiants sur un long parcours, aussi, il est arrivé que les orages et les grandes pluies ont coupé la voie à plusieurs endroits et creusé de profondes ornières au milieu de la chaussée !...Les transports légers de vaches ou de bœufs, se font en suivant la vieille route qui traverse en son milieu la commune de Prunet, du nord au sud, en passant par son chef-lieu de la Maison Neuve...Elle est également utilisée, par le 139^{ème} régiment d'infanterie, lorsqu'il va exécuter des feux de guerre ou des manœuvres de garnison, au champ de tir de La Capelle des Fraysse. L'étape se trouve ainsi diminuée de 2km500...Les commerçants d'Entraygues, Montsalvy, Ladinhac, Labesserette, Cassaniouze, Sénezergues, Calvinet et la Capelle del Fraysse, suivent la route vieille pour se rendre aux foires et marchés à Aurillac...etc... La nécessité de conserver cette route en état de viabilité est incontestable. L'administration des ponts et chaussées, ne permettra pas de la laisser plus longtemps dans l'état lamentable où elle se trouve, car ce serait la vouer à une destruction certaine et prochaine... Mais qui fournira des ressources pour son entretien ?... La Commune de Prunet, y mettrait elle toutes les siennes, qu'elle ne parviendrait pas à conjurer le péril qui menace cette voie !... »

Il s'avère que ce reclassement, fut réclamé par des délibérations successives des conseils municipaux. Et que la Commune obtint satisfaction 24 ans après !...

***Classement des Chemins d'intérêt communal.**

Après la construction de la nouvelle « Route Nationale 120 », on notera le classement en chemins communaux de nombreuses voies conduisant à cette route.

Le 18 juillet 1882, le Conseil municipal demande que le déclassement du chemin communal de Polminhac à Lafeuillade, entre La Joyeuse et la et la nationale 120 ne soit pas prononcé, car il est d'un grand intérêt pour les communes de Teissières lés Bouliés et Leucamp, et il existerait un endroit impraticable entre la Poteau d'Aubugues et La Joyeuse, faute d'entretien.

Le 10 mai 1885, le Maire expose qu'après la rectification de la nationale 120, entre Cabrespine et Bénage, que le Bourg de Prunet ne sera desservi par aucun chemin vicinal allant aboutir à la nouvelle route. En conséquence elle demande au Conseil municipal, s'il n'y aurait pas lieu de demander à l'administration de vouloir bien classer comme chemin vicinal, un chemin allant aboutir au bourg de Prunet en passant par le bois du Four au lieu-dit La Cabane situé sur la nationale 120 rectifiée.

Le 16 mai 1889 le classement du chemin menant de Cantournet à Cantuel vers la N 120 est prononcé. Le 21 novembre 1897, c'est le classement de celui reliant Le Fageonnel à la N 120, qui passe par le Garric et s'en va vers Roannes. Le 1er juin 1902, c'est au tour du chemin du Bousquet aboutissant à la N 120.

Les anciens disent que le chemin sinueux et pentu, passant par « les Goutadous » (ancien chemin menant au Bousquet), a été préféré aux autres pour préserver quelques privilèges, alors qu'il aurait été presque plat en passant par la Serre et les Landes.



***Rénovation de la route
à l'entrée du Bourg
en 2004
A gauche photo de 1997***



***Rénovation de la route
les Goutadous
en 2004
A droite photo de 2002***

