

Association pour
la Sauvegarde du Patrimoine Grauliérois

Les routes grauliéroises

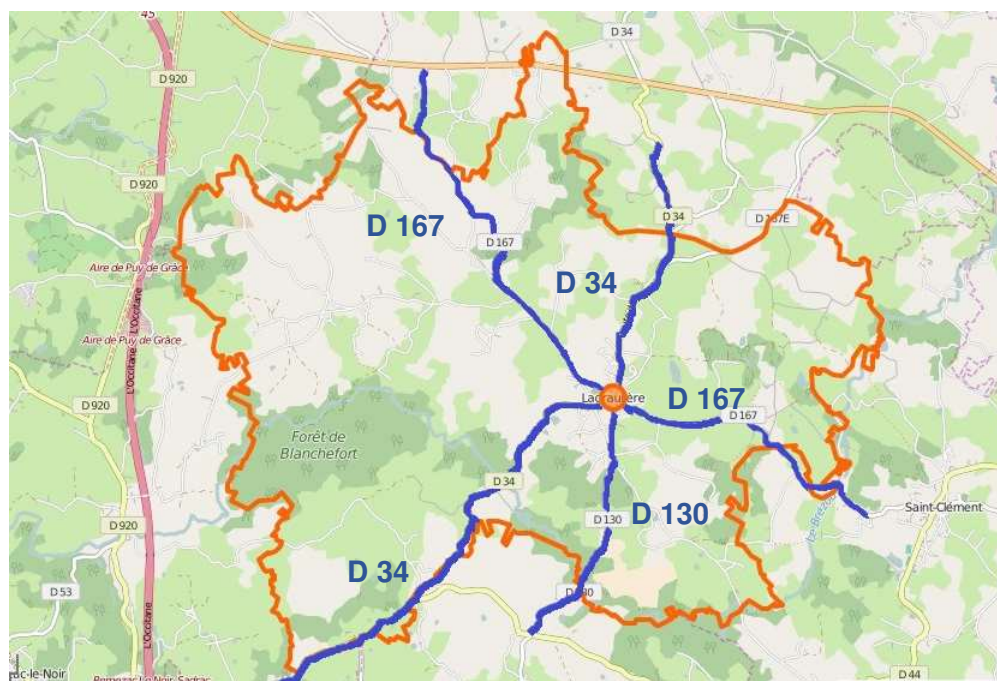
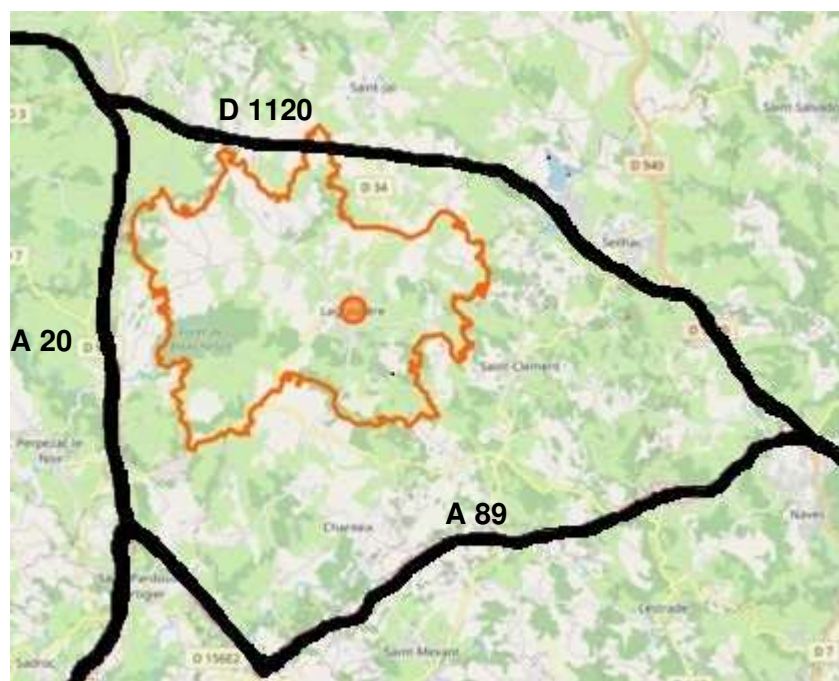
Une **route** est au sens littéral une voie terrestre aménagée pour permettre la circulation de véhicules à roues. Ce terme s'applique aux voies situées en rase campagne et ne peut être apparenté à une rue. Les premières routes sont liées à l'invention de la roue, du char et des chariots. La France dispose d'un réseau routier très important, issu des *Missi Dominici* institués par les rois Carolingiens mais les Celtes puis les Gaulois avaient déjà un large réseau de bonnes routes empierrées, repris et développé par les Romains après l'invasion de la Gaule.

Cependant, le Limousin était très mal desservi durant tout l'Ancien Régime et jusqu'au milieu du XIX^{ème} siècle. Pour preuve, cette citation de La Fontaine, en voyage en Limousin en 1663 : « [...] *les mauvais chemins et l'odeur des aulx, deux propriétés qui distinguent le Limousin des autres provinces du monde.* » N'en déplaise à Jean de La Fontaine, on peut imaginer que le Limousin n'était pas la seule région dans cet état mais il fallait quand même 11 jours en 1685 pour faire le trajet depuis Paris !



La commune de Lagraulière dispose elle aussi d'un réseau important de routes : 53 km de voies communales dont l'entretien est une charge importante auxquels s'ajoutent les départementales.

La comparaison des cadastres de 1809 et d'aujourd'hui nous montre qu'il y a eu relativement peu de changements dans cet intervalle.



Elle est située pratiquement au centre d'un triangle formé par les autoroutes A20, A89 et la D 1120.

C'est une situation à double tranchant : c'est pratique pour les Grauliérois qui sont désenclavés mais rien ne pousse à passer par Lagraulière pour les autres usagers. Peut-être que l'amélioration des accès à la commune, malgré la charge de ces travaux, changerait un peu les choses.

Le croisement des D167 et D34 ainsi que le départ de la D130 en font un village étoile type.

Cependant, nous n'allons pas faire une étude sur la nécessité des routes et l'extension du réseau, leur mise en œuvre, et leur impact sur l'environnement.

Nous allons plutôt nous intéresser aux désignations particulières, le mot route étant couplé avec une destination ou une matière.



Connaître l'étendue et la nature des biens de chacun, en faire l'évaluation, se révèle très vite nécessaire afin de répartir équitablement la contribution foncière. C'est l'origine de l'institution du cadastre, remontant à la plus haute Antiquité.

Conçu pour remédier aux injustices fiscales de l'Ancien Régime, ce cadastre est qualifié de « napoléonien ». La plupart des communes ont vu leur cadastre rénové une ou plusieurs fois depuis le début du XIX^{ème} siècle, la version contemporaine étant maintenant informatisée.

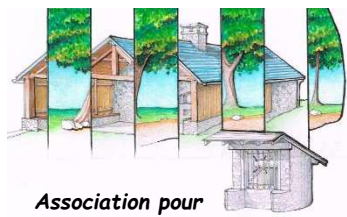


Le cadastre de 1809 reprend les premiers tracés connus en rajoutant les hameaux. Hormis une plus grande précision du relevé et une augmentation de la construction et de la voirie, les évolutions en deux siècles ne sont pas notoires. Les modifications significatives ont eu lieu au cours des cinquante dernières années, liées à l'évolution de l'agriculture et de la construction.

Carte fluviale



L'implantation des voies principales ne prend pas vraiment en compte les cours d'eau et le relief. Berges et lignes de crête ne semblent pas avoir influencé leur tracé. Nous le remarquons sur le cadastre de 1809 mais aussi sur les cartes anciennes, dès le XVI^{ème} siècle à l'instar de la voie romaine.



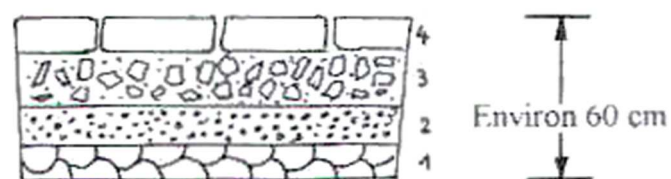
Association pour
la Sauvegarde du Patrimoine Graulérois

L'histoire

La voie romaine

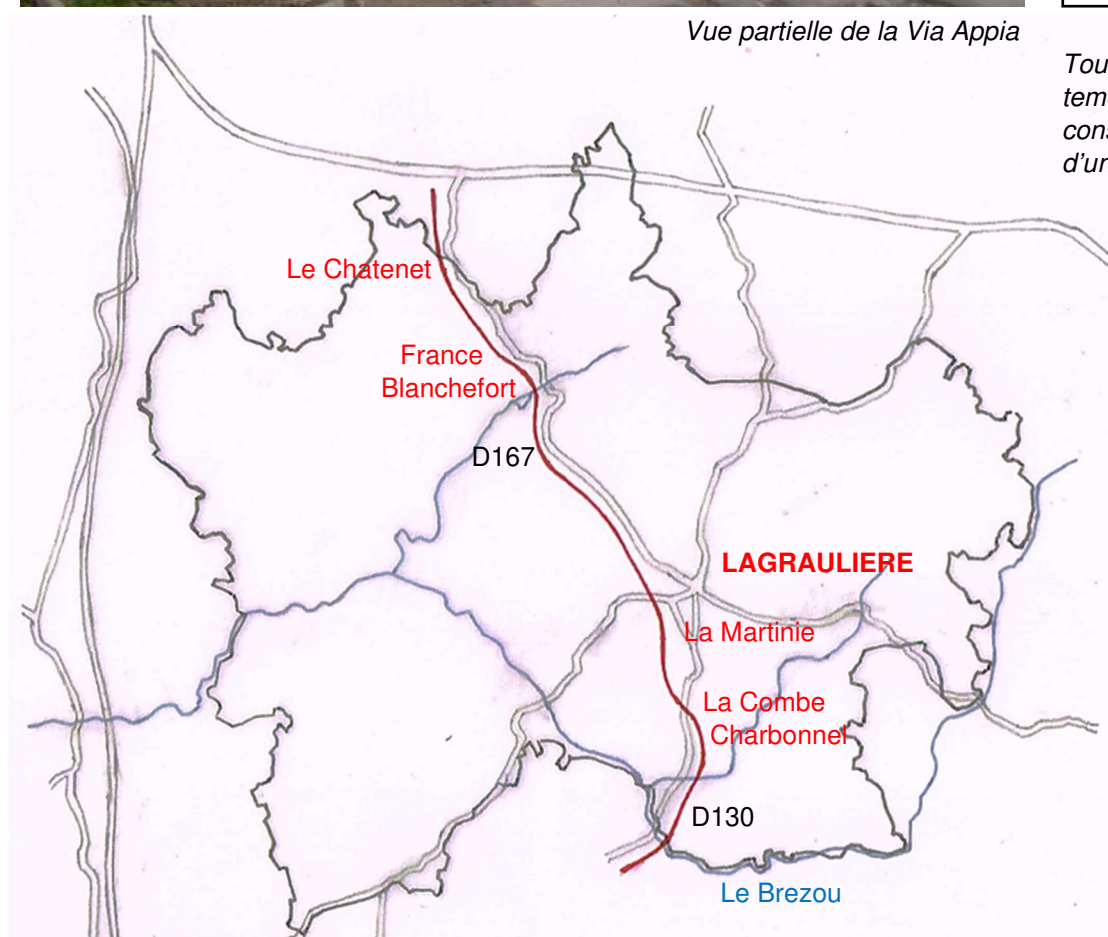


La route romaine est une chaussée reposant sur des fondations faites de matériaux stables et résistants, recouvertes par de larges dalles. La plupart existent toujours ou ont inspiré le tracé de nos routes modernes. Elles pouvaient avoir entre 2,50 et 7 mètres de largeur.



- 1 - *Statumen* – grosses pierres.
- 2 - *Rudus* = pierres concassées + chaux + sable.
- 3 - *Nucleus* = tuiles cassées + terre glaise + sable
- 4 - *Glarea* = grosses dalles du dessus.

Vue partielle de la Via Appia



Toutes les voies n'avaient pas ce traitement et les axes secondaires étaient constitués d'une bordure de pierre et d'une calade.



Emprise ancienne voie romaine à Masseret

1 La protohistoire est la période se déroulant avant l'invention de l'écriture et rapportée après coup par les historiens.

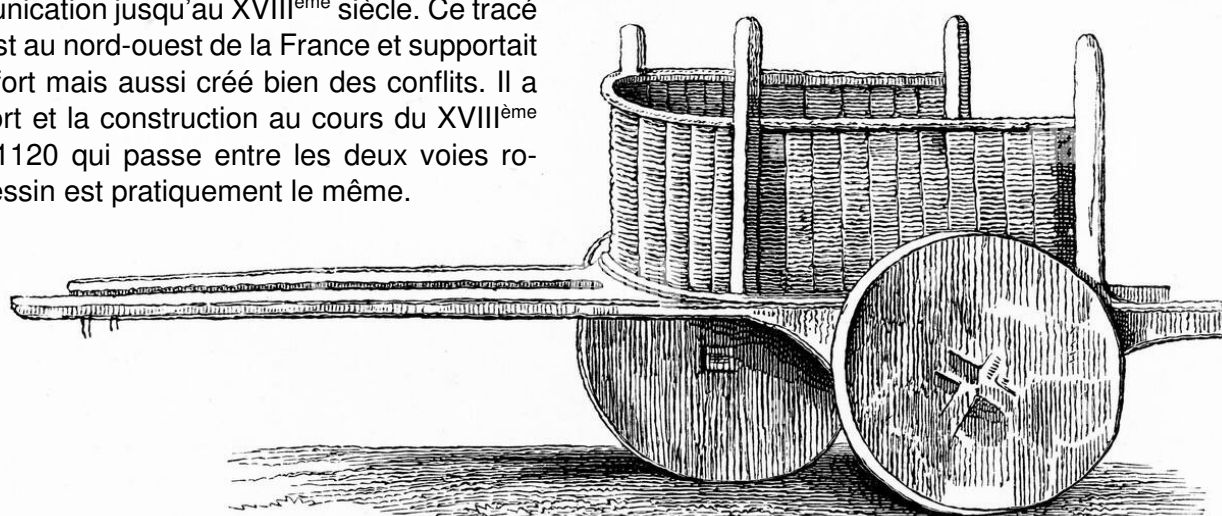
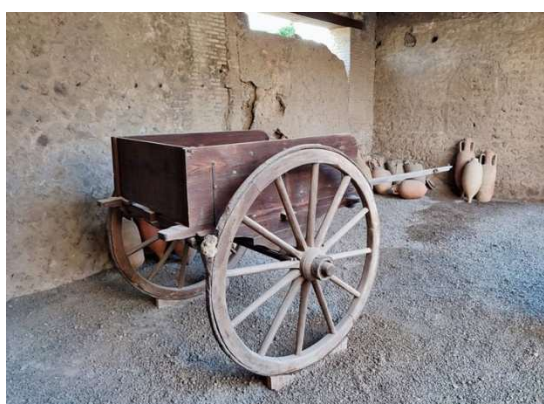
2 Le talweg est la ligne joignant les points les plus bas d'une vallée.

A l'époque gallo-romaine, Lagraulière ne se situait pas sur la voie la plus ancienne : la voie protohistorique¹ qui reliait Tulle à Uzerche en passant sur la ligne de crête au nord des bourgs d'Espartignac, Saint-Jal et Seilhac.

Elle se situait sur un même axe coupant les talwegs² plus au sud. Ce chemin gaulois, vicinalisé à l'époque gallo-romaine, partait de l'oppidum du Puy Saint-Clair et passait par Lespinat, la Croix de Bar, le Verdier, le Pouget, les Plats. A Lagraulière, après avoir franchi le Brezou, il desservait Charbonnet, l'est de la Combe et la Martinie, puis en ligne droite, Blanchefort, France, le Chatenet pour rejoindre Uzerche.

Elle ne prenait pas en compte cours d'eau ou lignes de crête, mais ce n'était pas une colline qui arrêtaient les ingénieurs romains !

Cette route a été un des principaux axes de communication jusqu'au XVIII^{ème} siècle. Ce tracé dépassait largement l'intérêt local. Il reliait le sud-est au nord-ouest de la France et supportait un trafic intense qui a fait la richesse de Blanchefort mais aussi créé bien des conflits. Il a perdu de son importance à la chute de Blanchefort et la construction au cours du XVIII^{ème} siècle de l'ancienne nationale 120, actuelle RD 1120 qui passe entre les deux voies romaines. Il est devenu les CD 130 et 167 dont le dessin est pratiquement le même.



Evocation d'une charrette romaine

Charrette romaine retrouvée, restaurée et présentée à Pompéi

L'histoire

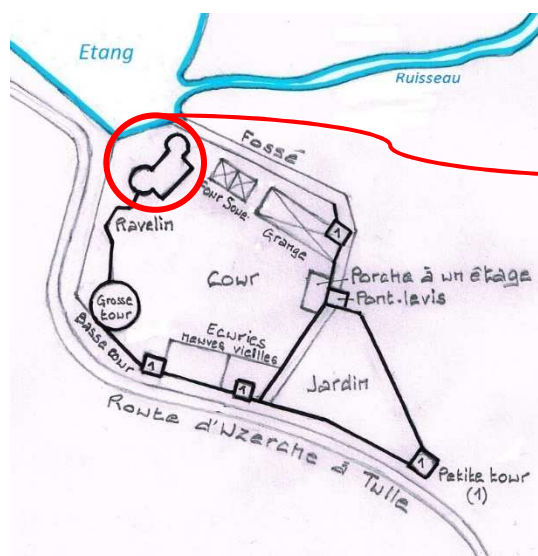
Les routes de Blanchefort et du Bariolet

Après la mort d'Henri IV, Louis XIII étant encore enfant, une partie de la noblesse se dresse contre le roi. Le baron de Bonneval, seigneur de Blanchefort, rejoint la partie de la noblesse qui s'insurge contre lui.

Avec le duc d'Epéron qui occupe Uzerche, il ferme le passage aux troupes royales sur les axes qu'il contrôle : Blanchefort et le Bariolet situés de part et d'autre de la forêt de Blanchefort. Cette situation ne pouvait durer.

Le comte de Schomberg, lieutenant du Limousin, enlève Uzerche à l'influence du duc d'Epéron (« guerre d'Uzerche » en 1618) et fait le siège de Blanchefort pour rétablir l'ordre.

Henri de Bonneval, premier du nom, meurt en 1642. Son fils, Henri, second du nom, se montre tout aussi rebelle et se jette dans les intrigues et les troubles de la Fronde. Il sera le dernier rebelle limousin à déposer les armes.



Le château en 1680



Le château aujourd'hui

Monseigneur de Bourges, alors gouverneur du Limousin et archevêque du siège de Blanchefort, écrit au roi le 19 juillet 1652 :

« ... les mauvais desseins de Monsieur de Bonneval et les soins que je prenais pour m'y opposer, m'ont obligé d'assembler les forces de mon gouvernement pour aller contre lui, en sorte qu'ayant beaucoup de troupes tant de la noblesse que des villes et des communes du Bas-Limousin ... »

« J'ay fait loger ces troupes, au nombre d'environ **5 000 hommes**, le plus près que j'ay pu du chasteau de Blanchefort (...) dans lequel il y a une garnison de 50 hommes **qui empêchent le commerce entre Uzerche et Tulle et menacent le passage du grand chemin d'Uzerche à Brive**. Cette garnison y fait pareillement des courses vers le poste du Bariolet qui est de la terre de Blanchefort. »

« Présentement, je viens de donner rendez-vous à toutes les dites troupes au bourg de Lagraulière, près de ce chasteau, et vais y passer la nuit pour le faire attaquer. »

« Le sieur de Bonneval fait tous ses efforts pour avoir du secours de Périgueux (...) J'ai prié (...) de faire suivre les troupes ennemies qui voudraient venir en Limousin, pour les enfermer en y arrivant. »

« Ce n'est pas d'aujourd'hui que ce chasteau donne de la peine (...) Mr de Schomberg l'a fait prendre du temps qu'il conduit cette province ... »

Il ajoute le 20 juillet :

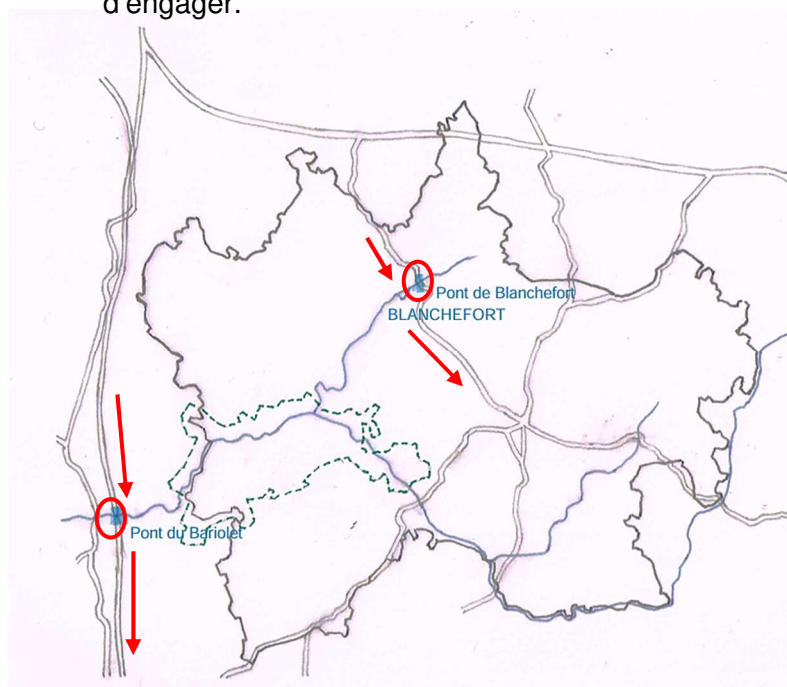
« Depuis ma lettre écrite, j'ay à vous dire (...) que toutes choses estant disposées devant le chasteau de Blanchefort pour y donner l'attaque, celui qui commandait dans la place s'est rendu suivant le traité dont vous avez copie ci-jointe ... »

Ce traité prévoyait le retour de Bonneval dans sa terre, contre promesse de ne plus exercer de brigandages et de ne pas s'opposer à la levée de la taille par les agents du roi.

Les 30 juillet et 6 août, il écrivait d'Ussel, annonçant qu'il remettait le château de Blanchefort à M. de Pompadour pour le compte du roi.

Après le siège de 1652 et durant de nombreuses années, aucun entretien n'est fait au château, inhabité par les seigneurs qui le revendiquent et laissé au pillage. Les murs s'écroulent les uns après les autres.

Le 3 janvier 1681, suite à un arrêt de la cour du parlement de Guyenne en date du 28 novembre 1680, il est fait procès-verbal de l'état de la terre et de la seigneurie de Blanchefort, des moulins et autres dépendances afin d'envisager les réparations nécessaires et les frais qu'il conviendrait d'engager.

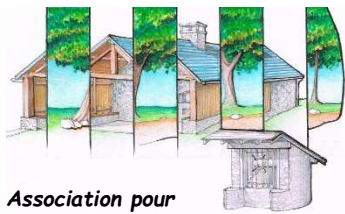


Blanchefort commandait les deux ponts enjambant le Brezou sur les deux routes en en tirant profit.



Détail de la 17^{ème} carte extraite de l'ouvrage L'Indicateur fidèle ou Guide des voyageurs - 1764-1785. Louis-Charles Desnos, cartographe et éditeur.

La future RD 1120 n'existait pas ; le passage obligé se faisait par Lagraulière ! Les péages imposés ne pouvant être tolérés par le roi, il a perdu de son importance à la chute de Blanchefort et la construction au cours du XVIII^{ème} siècle de la route qui est devenue l'actuelle RD 1120



Association pour
la Sauvegarde du Patrimoine Grauliérois

Le commerce et l'industrie

La route des métaux

« **Les métaux, certains d'entre eux en tout cas (le plomb, le cuivre, le fer, l'étain), furent un des grands produits du commerce romain et en particulier des échanges à longue distance** »

Mines et métallurgies anciennes Mélanges en l'honneur de Béatrice Cauuet. DANA - Ausonius Editions 2023

L'étain, absent du bassin méditerranéen, était un métal très convoité. Associé en faible quantité au cuivre, il le transformait en bronze, alliage parfait pour confectionner des armes très supérieures aux armes de pierre. Qui pouvait se procurer de l'étain, s'assurait puissance et pouvoir !

La route de l'étain reliait la Cornouailles et l'Armorique à la mer Méditerranée.

Traditionnellement, il est admis que la route de l'étain suivait principalement les voies navigables de Gaule (Loire-Rhône puis Seine-Loire-Rhône et dans une moindre mesure via la Garonne).

Mais des voies terrestres ont aussi été ouvertes. Diodore de Sicile (historien grec 1^{er} siècle av. JC) précise qu'il fallait trente jours à cheval pour traverser la Gaule.

On trouvait également des gisements en Haute-Vienne et les Celtes, puis les Romains, exploitèrent la Mine de Montebras, dans la commune de Soumans. La découverte de l'étamage est attribuée aux Gaulois Bituriges, qui vivaient dans la région. En Limousin, quatre secteurs stannifères ont fait l'objet de prospection regroupant une trentaine de sites dans les Monts de Blond.

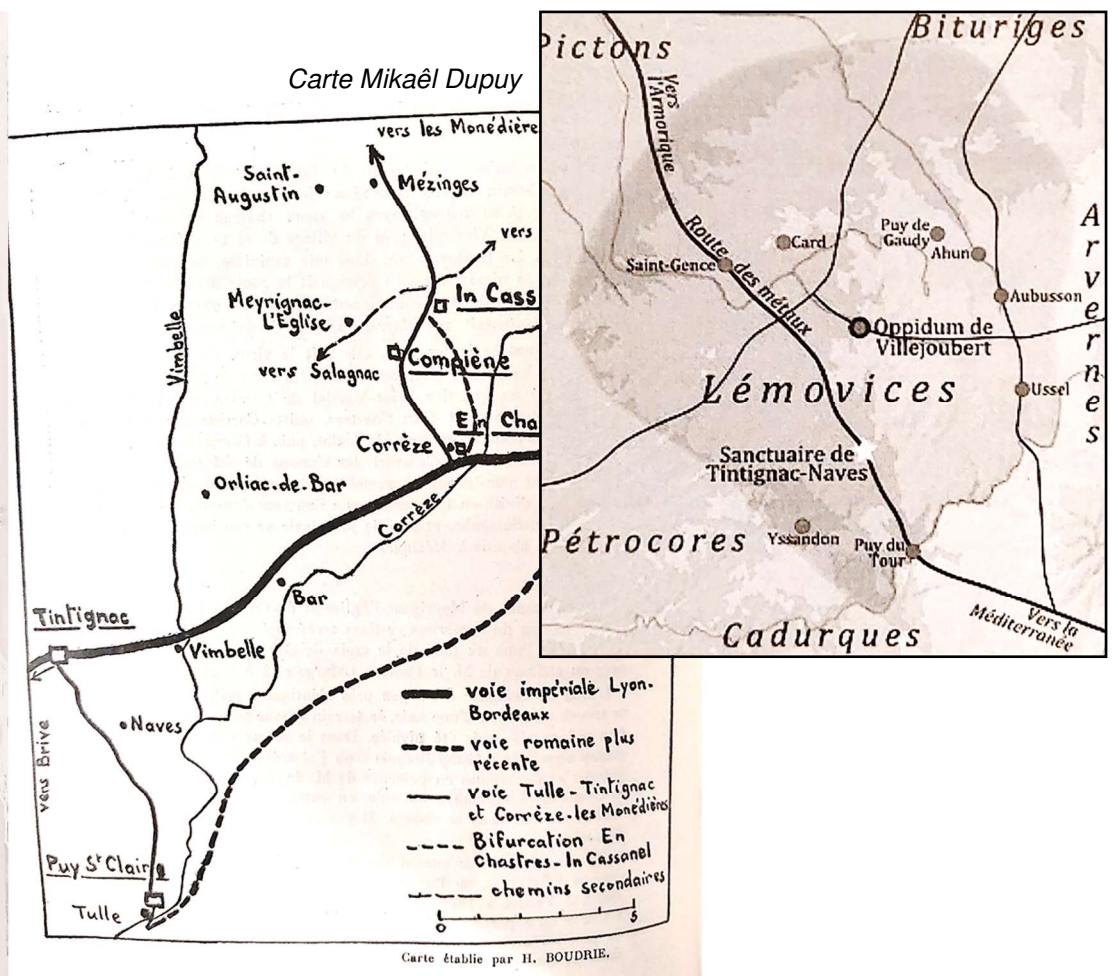
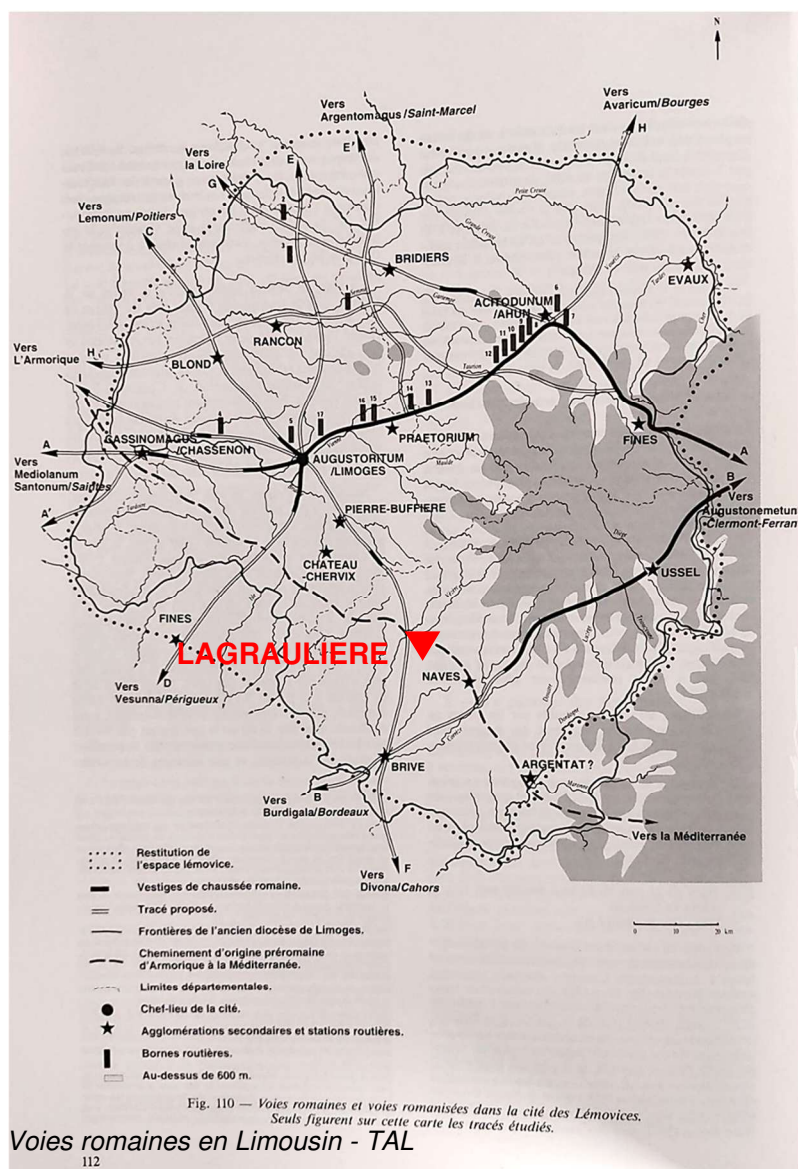
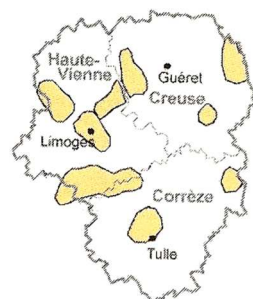
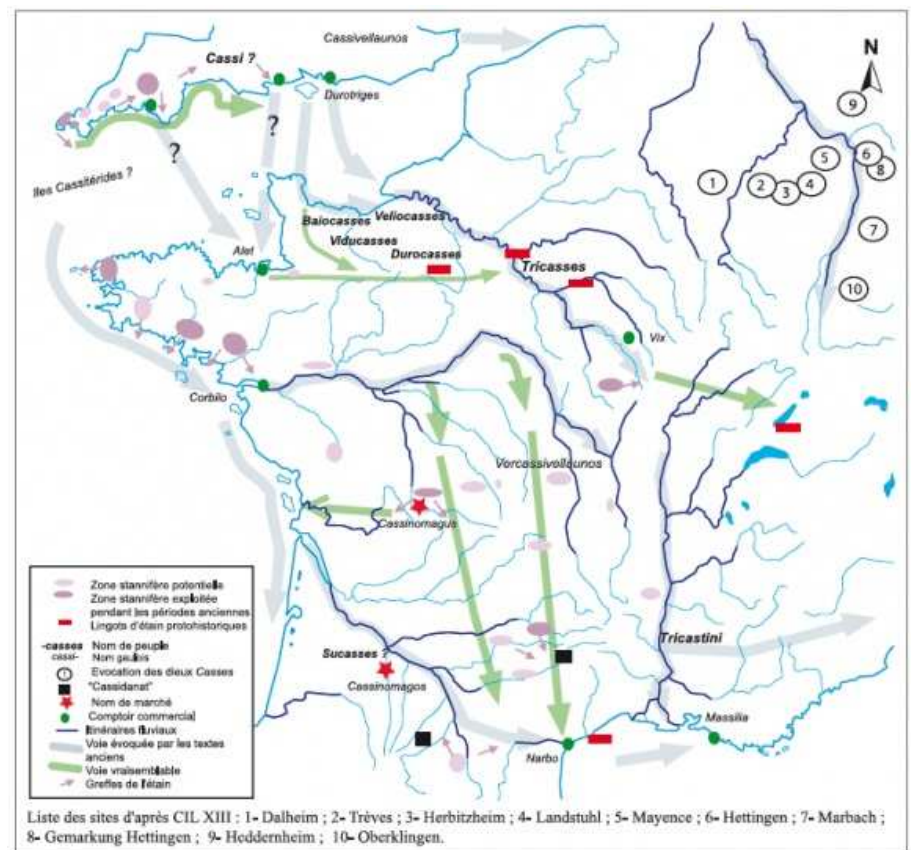
Il y avait aussi un important bassin minier à l'époque gauloise dans la vallée de la Corrèze où l'on extrayait de l'or et du fer, ainsi qu'Ussel où se trouvaient des mines de fer.

Ces métaux « locaux » transitaient cette voie protohistorique reliant la Bretagne à la Méditerranée, voie terrestre la plus courte, en passant par Uzerche et Tulle.

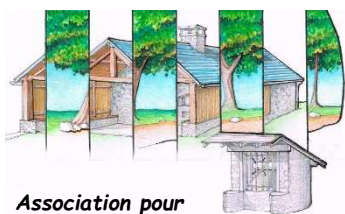
Tintignac-Naves se trouve le long de cette voie protohistorique, surnommée la « route des métaux ».

Ces minerais étaient échangés contre du sel, de la céramique et des vases de bronze (Strabon - géographe et historien grec 63 av. JC-23 ap. JC). Les archéologues pensent que le peuple gaulois Lémovices échangeait leurs métaux avec les commerçants qui empruntaient cette route.

L'empereur Hadrien a fait construire, durant la deuxième partie du 1^{er} siècle la voie romaine reliant Lugdunum (Lyon) et Augustonemetum (Clermont-Ferrand) à Vesunna (Périgueux) et Burdigala (Bordeaux). Le site de Tintignac, à Naves, pourrait être au croisement de la voie protohistorique et de la voie « d'Hadrien ».



Si la route des métaux a bien existé et fonctionné pendant des siècles, le trafic n'a jamais été intense à Lagraulière qui était décalée par rapport à la route protohistorique.



Association pour
la Sauvegarde du Patrimoine Graulérois

Le sport et la nature

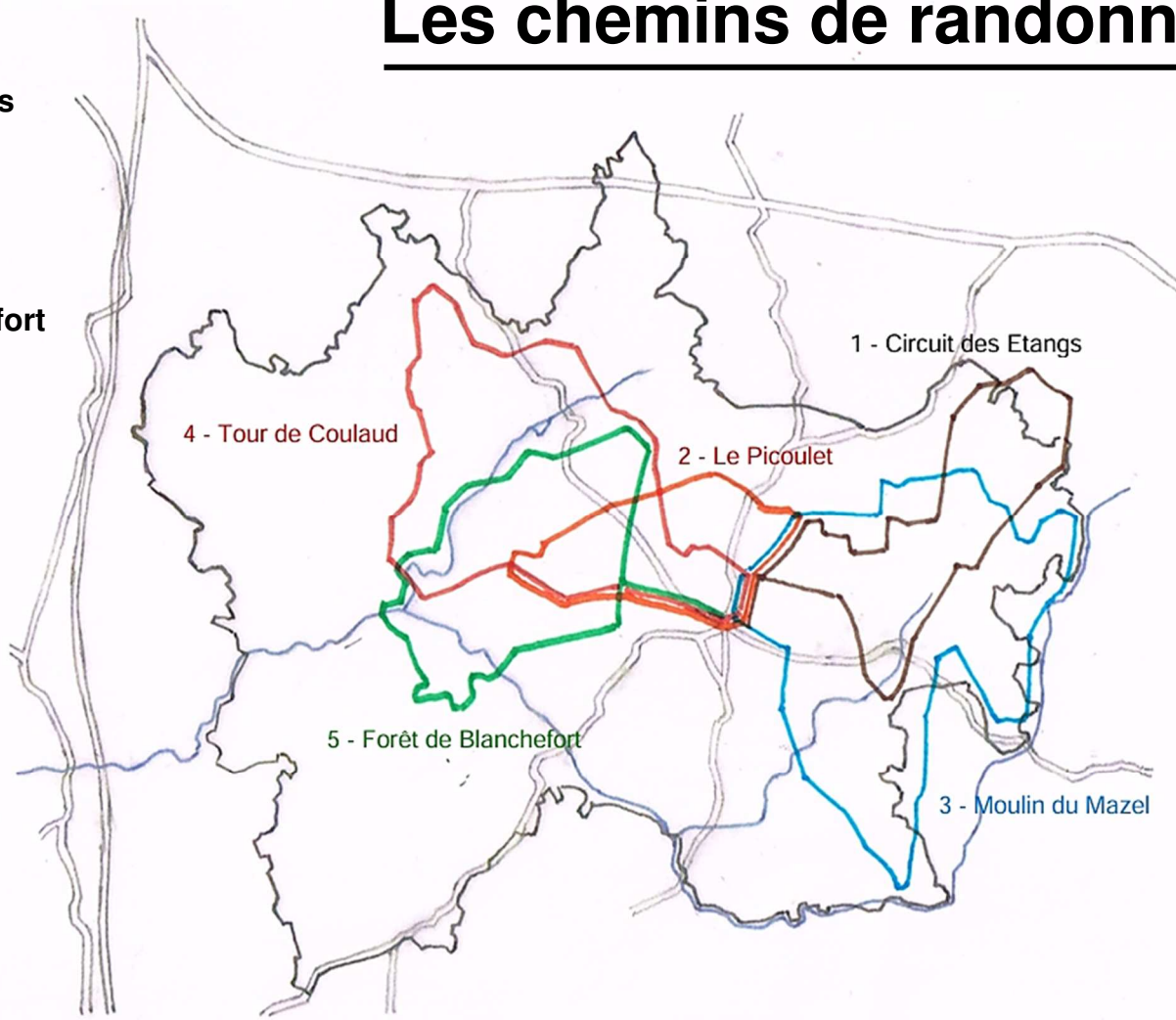
Bien qu'ils ne soient pas historiques, les sentiers balisés témoignent de l'évolution des pratiques depuis le changement de millénaire : redécouverte et respect de la nature, pratique d'une activité physique ou sportive. Intenses ou occasionnelles, personnelles ou collectives, elles sont le résultat d'un changement de mentalité.

A ce titre les sentiers méritent d'être signalés.

Lagraulière propose 5 sentiers de randonnée et 3 sentiers d'interprétation qui permettent de découvrir une grande variété de paysage.

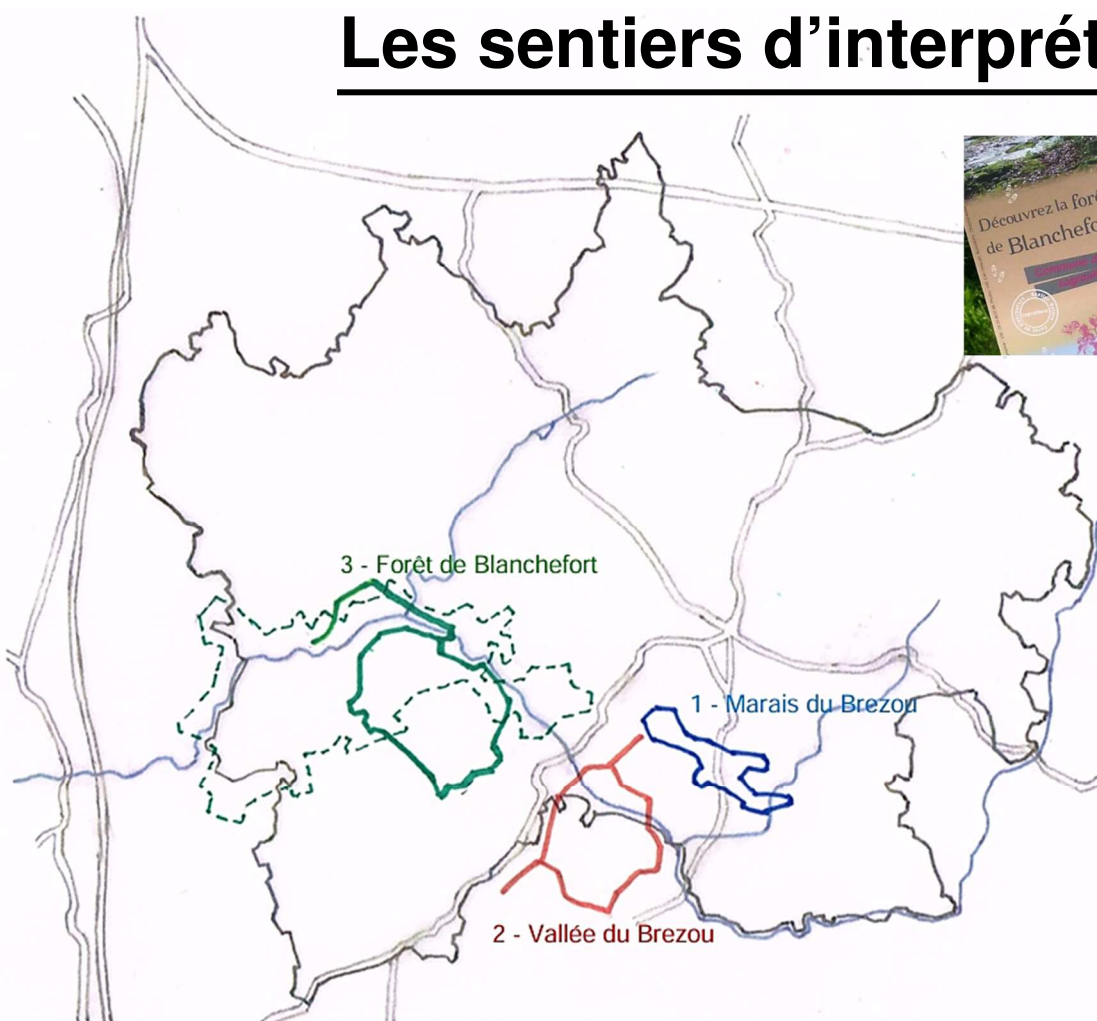
Les chemins de randonnée

- 1 - Le circuit des étangs
- 2 - Le picoulet
- 3 - Le moulin du Mazel
- 4 - La tour de Coulaud
- 5 - La forêt de Blanchefort



Les sentiers d'interprétation

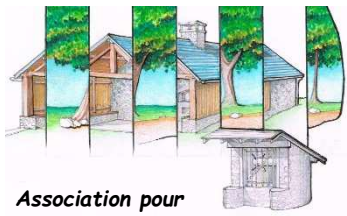
- 1 - Le Marais du Brezou
- 2 - La Vallée du Brezou
- 3 - La forêt de Blanchefort



Bien entendu, ce ne sont pas des passages obligés.

Il existe une infinité de chemins non balisés que chacun peut emprunter à sa guise.

Ils peuvent être empruntés également par les vététistes et les cyclistes ont quantité de chemins vicinaux viabilisés.



Association pour
la Sauvegarde du Patrimoine Grauliérois

La foi

Les chemins de Compostelle

Saint-Jacques de Compostelle fut et est une destination majeure pour d'innombrables pèlerins de toute l'Europe. Pour atteindre l'Espagne, ils traversent la France par quatre voies symboliques majeures : Paris, Vézelay, le Puy et Arles regroupant de nombreuses traverses.



La commune se situe entre deux chemins historiques de Saint-Jacques de Compostelle :

- le chemin de Bruges (Paris)
- le chemin de Vézelay

qui empruntaient le chemin limousin reliant Limoges à Brive en passant par Uzerche, privilégié à l'époque médiévale.



Cartographie des voyages de Diego Gelmirez (1100-1105)

Uzerche était une étape renommée sur ce chemin mais de nombreux pèlerins, souhaitant éviter les lieux célèbres et les sanctuaires officiels, utilisaient des dessertes secondaires, ancêtres de nos déviations si l'on peut dire. Lagraulière faisait partie de celles-ci.

Un parcours a également été rouvert en 2011 entre Bénévent-l'Abbaye et Rocamadour. Lagraulière se trouve également à quelques heures de marche de ce parcours. Sa situation géographique, entre les étapes existantes de Treignac, Corrèze, Chaumeil et Tulle ou Aubazine, présente un point intermédiaire intéressant avec une marche journalière d'une trentaine de kilomètres de moyenne environ.

Il n'est pas rare pendant la saison d'été de voir des pèlerins s'arrêter à Lagraulière, faire tamponner leur passeport, la « credencial », et chercher un endroit pour la nuit. Rien n'est disponible pour les accueillir (certains dorment même sous le porche de l'église). Un refuge, ouvert aux pèlerins mais aussi aux autres randonneurs et adeptes du tourisme vert, pourrait être aménagé. Moyennant une somme modique et à charge d'assurer le ménage pour les suivants, ils pourraient passer une ou plusieurs nuits d'étape. Ce principe n'est pas nouveau et fonctionne très bien en d'autres lieux.

Les processions

Il y en avait plusieurs par an dans la commune - le pèlerinage du 24 juin à la Fontaine de l'Hermite s'est poursuivi jusqu'au premier tiers du XX^{ème} siècle - mais leur trace a maintenant disparu, jusque dans nos mémoires !

Quelques croix ou appellations (croix de la Martinie, route de la Croix Rouge ...) témoignent encore de leur existence, la nouvelle agriculture ayant fait disparaître les chemins et dessertes.

Il serait intéressant de les retracer et de les proposer aux randonneurs.

