

Jeanne Favalier

AURIAC-DU-PERIGORD

**HISTOIRE
DES ROUTES ET CHEMINS**

Edition des Amis d'Auriac-du-Périgord

Auriac du Périgord : routes et chemins

Les routes et chemins d'Auriac-du-Périgord ont une histoire intéressante : à deux reprises, cette commune aujourd'hui rurale et résidentielle, qui ne compte que 400 habitants, a été un nœud routier important, et le paysage a été formé en partie par ces anciennes voies de communications.

1- Les plus anciens chemins connus

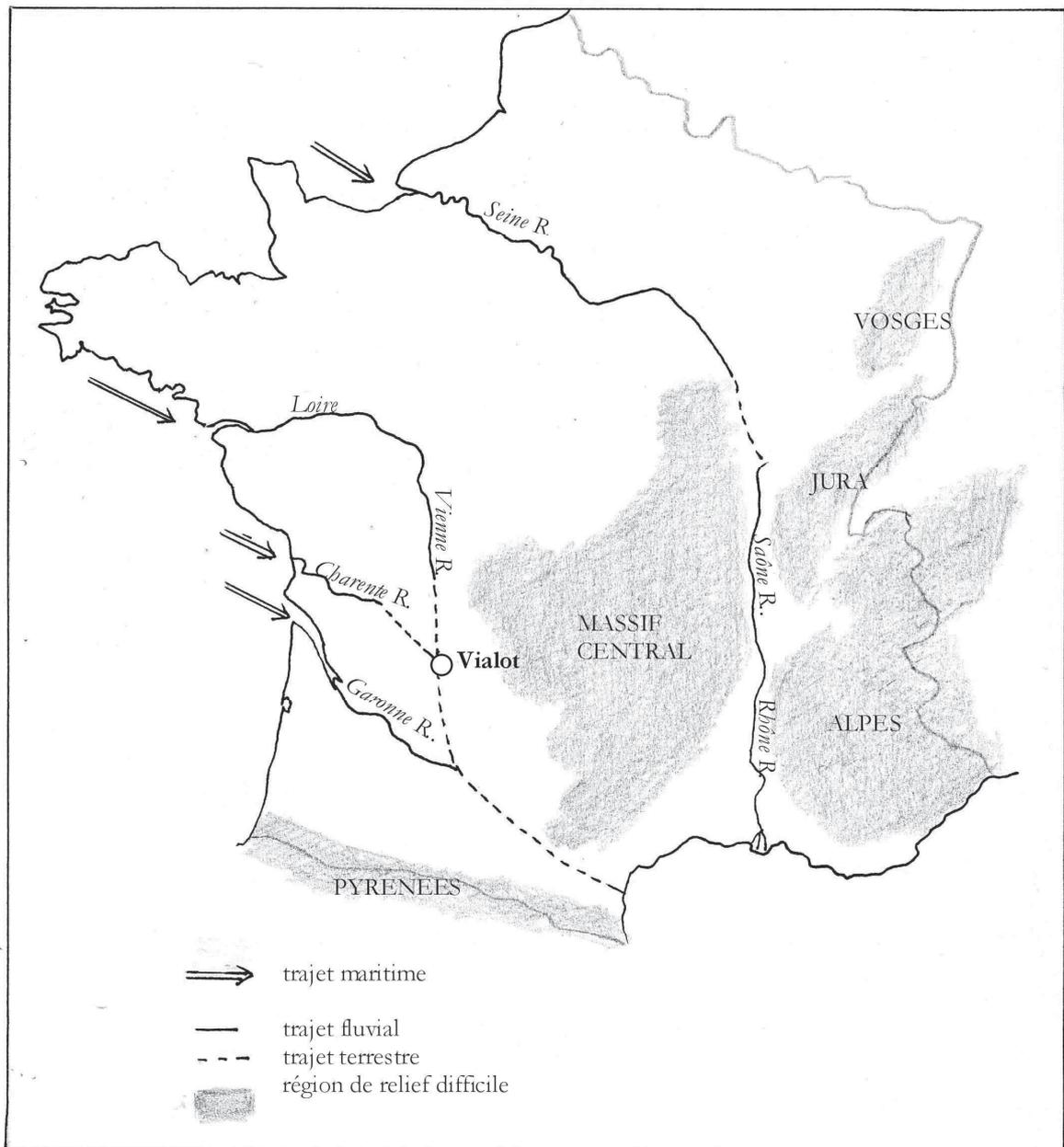
Cinq siècles avant notre ère, bien avant la période romaine, il y avait sur le territoire d'Auriac un carrefour de routes à longue distance. Les chemins qui limitent la commune au nord et à l'est remontent en effet à l'âge du bronze, c'est-à-dire au V^e siècle avant Jésus-Christ.

A cette époque les peuples du bassin méditerranéen sont plus évolués que ceux d'Europe du nord. Ils fabriquent de la vaisselle et des armes de bronze alors que le nord en est encore à l'âge de la pierre polie. Or, si les méditerranéens disposent sur place de mines de cuivre, il leur faut importer l'étain qui entre dans l'alliage. Le minerai d'étain leur vient des Iles Cassitérides, c'est-à-dire d'Irlande et de Cornouaille.

Plusieurs « routes de l'étain » traversaient le territoire de la France actuelle du nord au sud. Bien entendu ces routes n'étaient que des chemins, des itinéraires suivis par des caravanes de mulets, sans véritables aménagements. La plus célèbre, à cause de la découverte du cratère de Vix, suivait les vallées de la Seine puis de la Saône. On en connaît d'autres, qui partent de la côte atlantique, remontent le plus possible les voies fluviales, et gagnent la Méditerranée en contournant l'obstacle du Massif Central, une région difficile à traverser.

Deux de ces très anciennes routes intéressent Auriac ; l'un partait de l'estuaire de la Loire, remontait la Vienne, passait par Limoges et Saint-Yrieix, arrivait à Auriac par Pater-Noster ; elle était rejointe un peu avant Auriac par une

autre route de l'étain, qui venait de La Rochelle, passait par Angoulême, Sainte-Eulalie d'Ans et Thenon. L'itinéraire continuait par Vialot, traversait la Vézère par un gué à Montignac, gagnait Sarlat, Cahors, Montauban et atteignaient Narbonne, le grand port où les méditerranéens achetaient l'étain. Ces itinéraires sont jalonnés de dépôts de bronze et de restes de fortifications de cette époque : le plus proche d'Auriac est le camp fortifié de Sainte-Eulalie d'Ans.



Carte 1 : les routes de l'étain en France au V^{ème} siècle avant J.C.

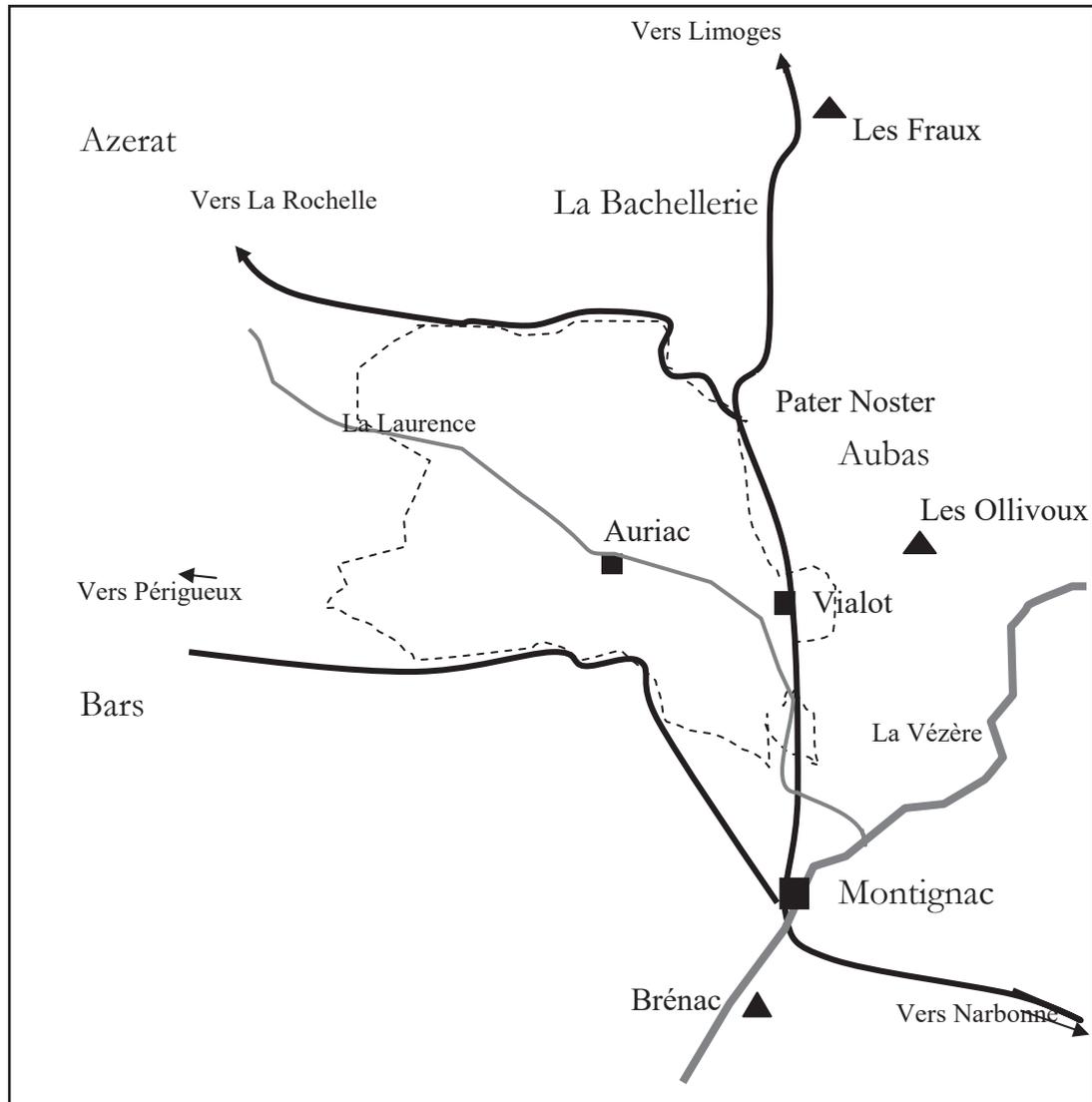
Cinq siècles avant notre ère il y avait donc près d'Auriac un carrefour de routes à longue distance. On peut remarquer sur la carte que les limites de la commune avec Thenon, à l'ouest, sont sinueuses, avec des décrochements ; il n'en va pas de même au nord, à l'est et au sud : la démarcation ne présente pas de brusques changements d'orientation, car elle suit des chemins plus anciens que la délimitation des paroisses, qui a eu lieu dans notre région entre le XI^{ème} et le XII^{ème} siècle.

A cette époque, la population a augmenté au point que le territoire est entièrement occupé. Le peuplement est devenu assez dense pour qu'il n'y ait plus d'espace sans propriétaire ; les paroisses et les fiefs des seigneurs sont contigus, on les a délimités et on a choisi pour frontière, dans de nombreux cas, un chemin préexistant : le fait qu'une limite de commune ou de canton coïncide sur un long parcours avec un chemin est un bon indice de son ancienneté. Il est en effet peu vraisemblable qu'on ait créé un chemin juste pour établir une limite.

Ces itinéraires ont continué à servir pendant les époques gauloise et romaine. Celui qui vient de La Rochelle est encore attesté au XIV^e siècle comme route du sel. Puis il disparaît comme route régionale, il n'en subsiste plus que des tronçons, devenus routes locales ou chemins ruraux. La route de Limoges à Montignac et Cahors a duré plus longtemps : elle est devenue au XVIII^e siècle une route royale et elle est restée importante pour Auriac jusqu'au début du XIX^e siècle. Elle passait par Bois Sauvage, et descendait la colline un peu à l'ouest de la D 65 (qui n'existait pas encore). Près des Faux, elle tournait vers l'est et gagnait Vialot. Elle existe toujours, c'est un chemin rural qui a conservé sa largeur de route royale, ses fossés, et par endroits un empierrement, qui pourrait dater du 18 ou 19^e siècle.

De Vialot, elle descendait dans la vallée de la Laurence, puis par un tronçon qui existe encore comme route elle arrive à Montignac en longeant les murs du château. Elle entrait alors dans la ville en tournant brusquement à gauche par la porte de l'Arnaudie, puis tournait à droite, et franchissait la Vézère par l'ancien pont, aujourd'hui disparu, face à la rue de la Pégerie. Ce pont a été détruit pendant

les guerres de religion au XVI^e siècle et pendant des siècles il a fallu franchir la Vézère en bac. Ce trajet compliqué a été modifié à la veille de la Révolution de 1789 lors de la construction d'un nouveau pont et de nouvelles rues.



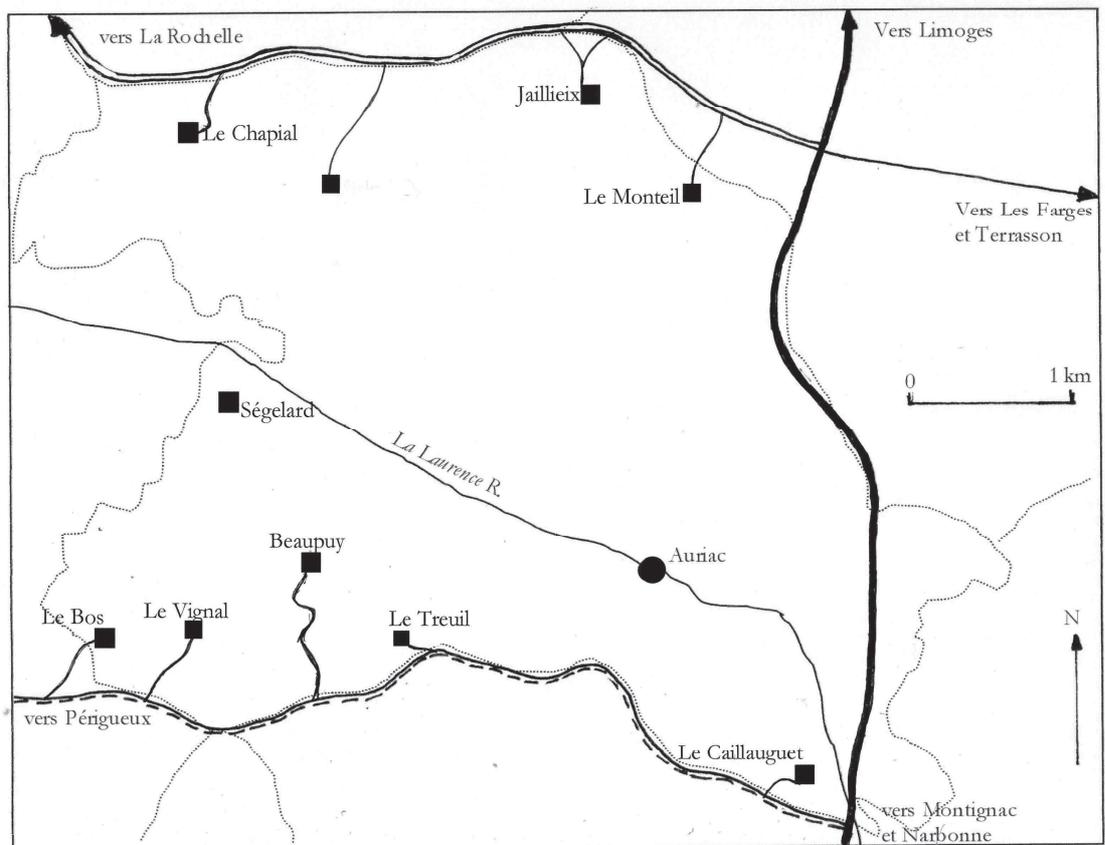
- Limites de la commune d'Auriac
- Routes à grandes distances antiques ou médiévales
- ▲ Villes ou villages
- ▲ Site de villa romaine

Carte 2: Anciennes routes et sites gallo romains autour de Montignac

La limite d'Auriac au sud avec les communes de Bars, Fanlac et Montignac est aussi un très ancien chemin. C'était jadis la grande route de Périgueux à Montignac. Elle n'est sans doute pas aussi ancienne que la route du nord, mais elle conserve des traces d'une lointaine origine : à Fossemagne se trouvent les restes de « mottes » féodales, ces élévations de terre entourées de palissades sur lesquelles aux IX^e et X^e siècles on édifiait des forts de bois.

A Auriac cette route était surveillée par la tour de guet du Bos et les maisons fortes du Vignal et de Beaupuy. Elle a dû être très fréquentée lorsque les comtes de Périgord ont réussi à acquérir la châtellenie de Montignac avec sa forteresse. Elle a vu passer le cortège du Prince Noir qui venait recevoir l'hommage de Montignac, puis l'armée de Boucicaut qui allait conquérir la ville pour le Roi de France. C'est elle encore qu'empruntent Jacquou et sa mère pour aller de la Forêt Barade à Périgueux, dans le roman d'Eugène Le Roy.

On peut remarquer que tous ces chemins anciens sont des routes de crête : les vallées étaient marécageuses et impraticables une partie de l'année. On n'y descendait que lorsque on était forcé de franchir la rivière, et à un endroit où elle était guéable. En effet ces « routes » de l'âge du bronze n'avaient pratiquement aucun aménagement, ni pont, ni empierrement, ni fossé. Par conséquent leur tracé n'était pas bien matérialisé, et restait sans doute variable. Ce sont des cheminements plus que des routes, et ils devaient changer selon les marchands, les événements, les conditions météorologiques : à proximité le bourg de Terrasson avait lui aussi un gué sur la Vézère, devenu un pont dès le XII^{ème} siècle et il a été très tôt un lieu de passage important ; sans doute lui aussi a servi de lieu de passage pour l'étain de Cornouaille.



Carte 3 : les villages sont reliés aux anciens chemins

Les villages d'Auriac ne se situent pas sur ces vieilles routes ; presque tous se sont installés à l'écart du grand chemin : ils sont nés dans une civilisation entièrement rurale : chaque ferme produisait sa subsistance, il y avait peu de commerce et peu de besoins de communication. La « grande » route était plutôt ressentie comme un danger que comme une aubaine.

Ces petits groupes de maisons sont cependant rattachés au grand chemin le plus proche à la limite de la paroisse : pendant longtemps, les communications avec le bourg, situé au centre, n'ont pas été faciles, il était souvent plus simple d'aller vers un autre gros village. Il en reste quelque chose encore de nos jours : le Chapial, ou Jaillieux se tournent facilement vers Thenon. Il y a dans la commune un facteur géographique très ancien qui favorise son éclatement.



Carte 4 : Le village du Treuil a son lien le plus ancien, maintenant presque abandonné, en direction de la route de Périgueux à Montignac (plan cadastral napoléonien, 1813)

Un cas remarquable est Vialot, qui est situé précisément sur la route de l'étain. Le village tire d'ailleurs son nom du latin *via*, la route, à une petite étape du franchissement de la Vézère à Montignac. Plusieurs indices laissent penser que Vialot a été à cette époque lointaine site important. A l'ouest du village, sur la commune d'Auriac se trouve un lieu dit « le cimetière d'Arles », où l'on a repéré ce qui pourrait bien être des tombes creusées dans la roche calcaire (ou peut-être des silos). Aucune fouille sérieuse n'a été faite. A l'est, on trouve à proximité plusieurs sites gallo-romains, le Chambon et Gabillou, qui témoignent de l'ancienneté du peuplement. Un autre indice de l'ancienneté du site de Vialot nous a été fourni par un originaire du village. En creusant les fondations de sa maison, vers 1900, son grand-père a trouvé une tombe dans laquelle étaient ensevelis un homme et un

cheval. C'est un mode de sépulture caractéristique de l'âge du bronze. Ici non plus aucune étude n'a été faite : le propriétaire a rebouché la tombe. Le cheval et son maître sont toujours sous la maison

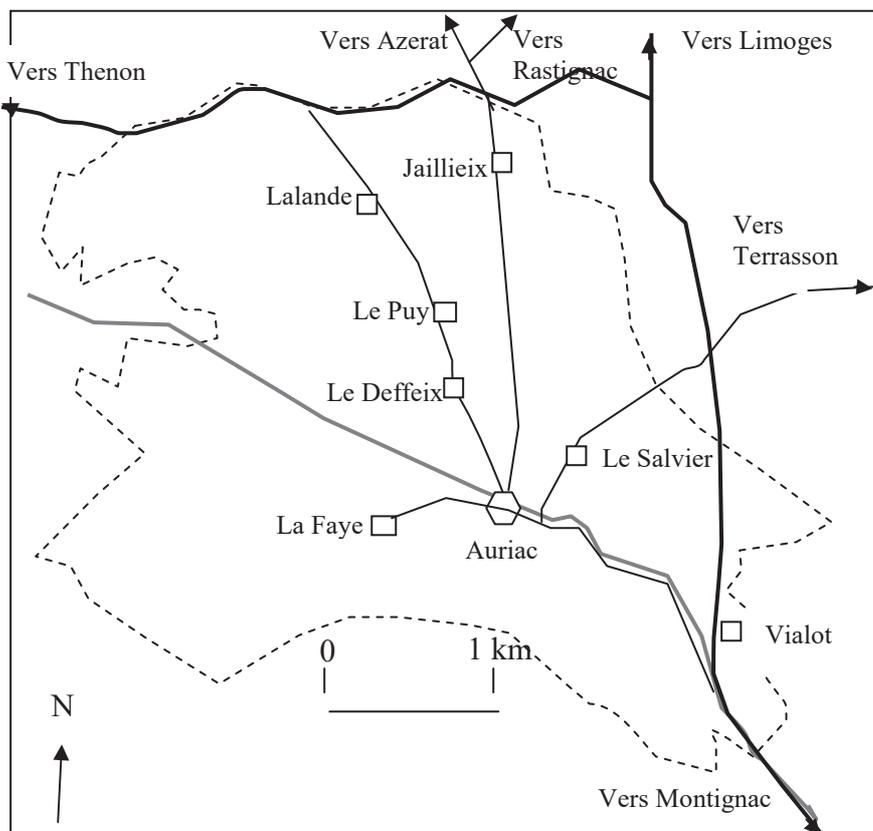
Ces routes anciennes sont restées les principales voies de communication à longue distance pendant des siècles. Elles ont servi pendant l'époque gallo-romaine, pendant les grandes invasions, durant tout le Moyen Age et en particulier pendant la guerre de Cent Ans, et encore sous tout l'Ancien Régime.

2 – Les chemins du Moyen Age

Cependant, et c'est la seconde étape dans la construction du réseau de communication d'Auriac, une paroisse se constitue autour de l'église Saint Etienne et de nouveaux chemins se créent, rayonnant autour de ce petit chef-lieu, comme le montre la carte ci-contre. Il y a eu des chemins d'exploitation, allant de la maison à la terre ; mais nous ne pouvons pas retrouver leur trace, parce qu'ils ont été modifiés avec les changements de propriété.

Nous connaissons un peu mieux les chemins qui vont à moyenne distance ; ils sont beaucoup plus stables. Ils relient Auriac à des points importants de la région : un chemin va d'Auriac à Montignac, le centre de la châtellenie dont dépend la paroisse, en suivant la vallée de la Laurence par la rive droite ; il est établi à flanc de coteau et bordé de murs de soutènement encore assez bien conservés. Il se poursuit dans la vallée vers l'ouest jusqu'à La Faye, siège de la seigneurie, desservant au passage le moulin banal. Ces deux chemins existent encore, ainsi que le moulin, devenu résidence secondaire.

Un autre chemin partait de l'église vers le nord-ouest, passait la Laurence d'abord à gué, puis par un pont, allait au Deffeix, au Puy, à Lalande, puis par la route de l'étain gagnait Thenon. Notons aussi le chemin de randonnée qui relie Auriac à Jaillieix et se poursuit jusqu'à Rastignac, et La Bachellerie ou Azerat: les Rastignac étaient seigneurs de Jaillieix, les deux fiefs sont reliés.



Carte 5: Les chemins médiévaux rayonnant autour d'Auriac

Le « chemin des Auvergnats », peut-être plus récent, était comme le suggère son nom, un chemin de grande communication. D'Aigueparse, il passait par Le Salvier, traversait la route de Vialot, gagnait Les Farges et au-delà Terrasson et Clermont-Ferrand. Il doit son nom local, attesté au début du XX^e siècle, aux migrations des paysans des terres pauvres du Massif Central, qui de façon saisonnière allaient gagner leur vie dans les pays plus riches de l'Aquitaine. Madame Lalande y a vu passer à l'automne et au printemps des rempailleurs de chaises et des fabricants de paniers. Ce chemin a été vendu aux riverains dans sa traversée de la commune de La Bachellerie : pour qui vient d'Auriac il s'interrompt maintenant à la route de Vialot, mais sur les cartes au 25 000 de l'IGN on peut le retrouver un peu plus loin au nord-est dans la commune des Farges.

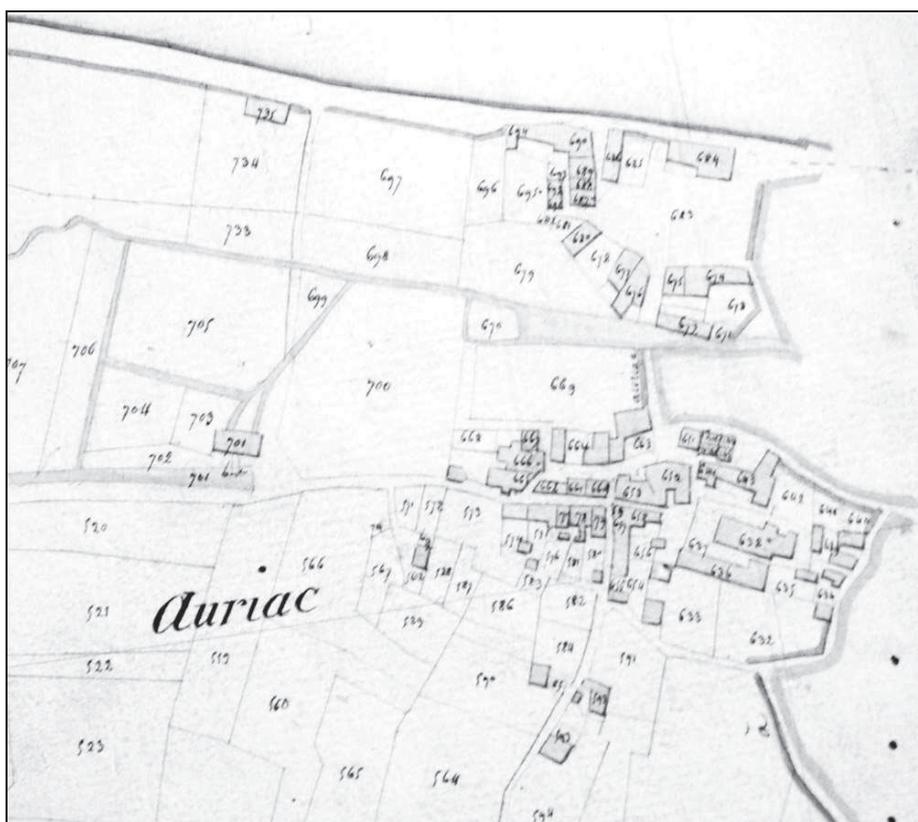
Ces anciens chemins, constamment utilisés, entretenus et empierrés se caractérisent par l'ampleur des murs de soutènement, la continuité des murets de pierre sèche, et aussi par leur relative largeur. Ils sont assez faciles à distinguer des simples chemins d'exploitation, beaucoup plus frustes.



Le chemin des Auvergnats et son mur de soutènement

Le vieux bourg, sur la rive droite de la Laurence, a conservé longtemps la structure médiévale de ses ruelles, comme on peut s'en rendre compte sur le plan cadastral de 1813 : une place existait autour de l'église et c'était à la fois le cimetière et le lieu de réunion, en particulier lors de l'élection des divers syndics de la commune ; pour le reste, ce ne sont que ruelles étroites et sinueuses, massées autour de l'église, où avait été aménagée une chambre de refuge en cas de nécessité.

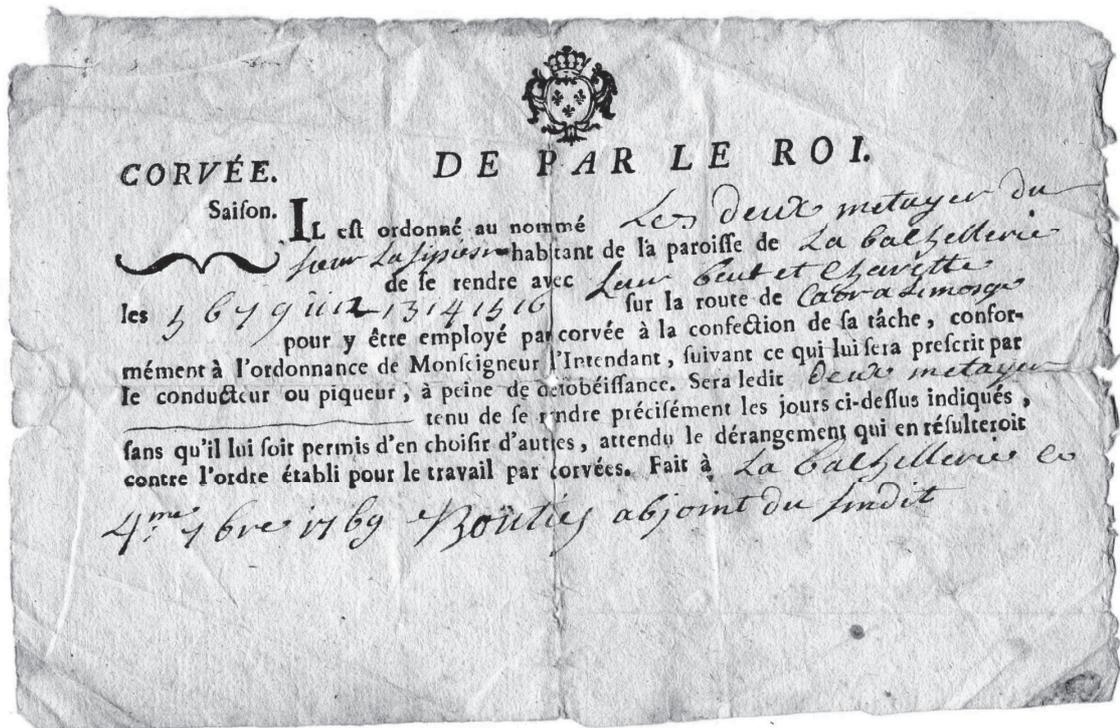
Ces ruelles étroites ne permettent pas une circulation facile. Une statistique de l'époque révolutionnaire nous apprend qu'il n'y avait encore à cette époque à peu près pas de charrette : le transport se faisait par des ânes ou des mulets bâtés. La plupart de ces maisons n'avaient qu'une seule pièce et il n'y avait guère de granges dans ce pays de vigneron. Beaucoup de ces pauvres maisons ont été abandonnées et démolies, et le bourg s'en trouve défiguré, mais aussi plus aéré.



Carte 6 : Le bourg d'Auriac sur le plan cadastral napoléonien

3 – Les routes royales du XVIII^{ème} siècle

L'étape suivante dans l'histoire des routes d'Auriac se produit comme partout en France au XVIII^e siècle. C'est une période de prospérité où le gouvernement royal fait construire un réseau routier qui est resté longtemps un des meilleurs du monde. La route antique qui va de Limoges à Sarlat et Cahors est alors rénovée, élargie et empierrée : on trouve trace de ces aménagements par endroits sur le chemin qui va de la D 65 à Vialot, là où il n'est ni trop dégradé ni goudronné. La toute nouvelle école des Ponts et Chaussées fournit alors des ingénieurs compétents, et la main d'œuvre est presque gratuite, car les paysans sont astreints à la corvée royale pour faire les terrassements dans leur région.



Convocation pour la corvée royale en 1769

Deux paysans de La Bachellerie sont convoqués pendant cinq jours en septembre 1769, avec leur bœuf et leur charrette, pour la corvée royale concernant la route de Limoges à Cahors.

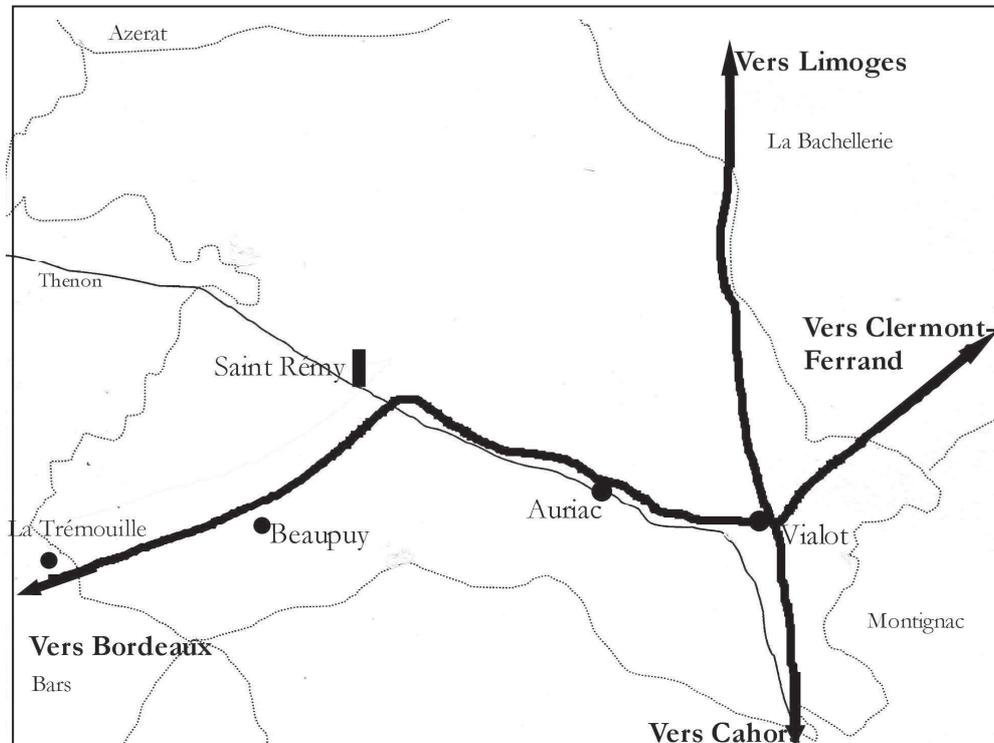
La vieille route de l'étain, rénovée, est restée le grand axe de communication de Paris à Toulouse et à la Méditerranée jusqu'à l'organisation du réseau de routes par Napoléon, un demi siècle plus tard.



L'ancienne route royale dite maintenant chemin de Vialot

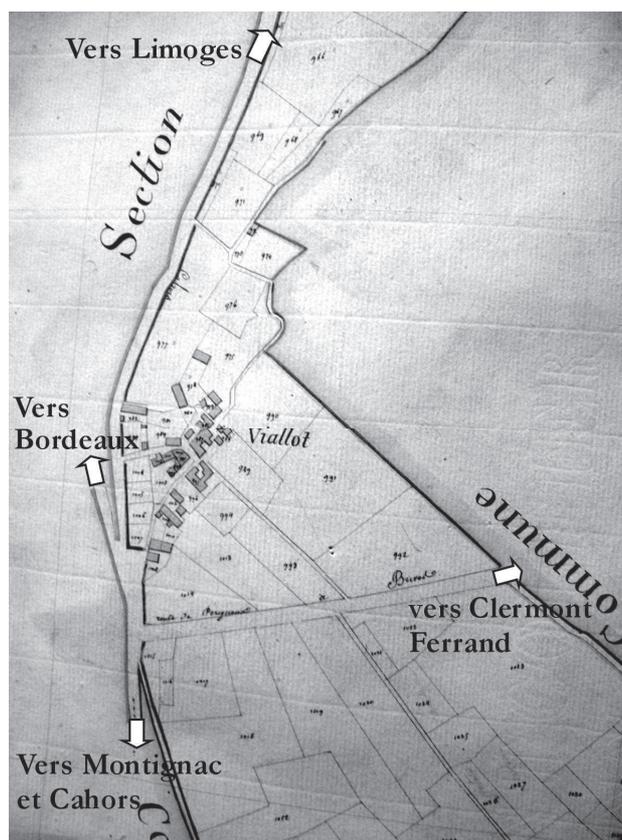
Cependant, la modification la plus importante pour Auriac est la création d'une nouvelle route de Bordeaux à Clermont-Ferrand ; elle passe par Bergerac, gagne le Jarrigier, où elle croise la vieille route de Périgueux à Montignac. Elle entre dans la paroisse d'Auriac un peu au sud de La Trémouille, descend le long du ruisseau de Beaupuy à flanc de coteau, franchit la Laurence sur ce qu'on a

longtemps appelé le Pont Royal, malheureusement amputé de ses parapets anciens il y a quelques années. Elle arrive alors sur la rive gauche un peu en aval de la chapelle Saint-Rémy, et suit le bas du coteau vers l'est.



Les routes royales à Auriac au XVIII^e siècle

Dans le bourg d'Auriac, la nouvelle route emprunte le tracé d'un chemin plus ancien : certaines maisons, qui préexistent à sa construction, sont déclarées « en avancement » et sujettes à des procès avec les Ponts et Chaussées depuis le XVIII^e siècle. Le côté sud de la route a été rectifié par la suite, sans doute vers 1830, mais au nord certaines maisons anciennes posent encore des problèmes, la largeur de la chaussée est parfois réduite à 5 mètres, ce qui est peu pour la circulation actuelle. La route suit le flanc de la vallée jusqu'un peu avant Vialot, sur le tracé de la route de Montignac actuelle. Elle montait alors à flanc de coteau, traversait la vieille route de l'étain, et tournait presque à angle droit vers le nord. Commence alors un trajet rectiligne en direction des Farges, qui porte toujours le nom de chemin royal. De là elle gagnait Terrasson.



Carte 7 : le carrefour de Vialot d'après le plan cadastral de 1813

La création de la nouvelle route a eu pour Auriac des conséquences importantes. Le commerce s'est développé avec le trafic, le bourg, jusqu'ici aggloméré presque entièrement autour de l'église, sur la rive droite de la Laurence, s'est dédoublé : un faubourg s'est créé sur la rive gauche. Une nouvelle place est apparue, le foirail, plusieurs auberges s'y sont installées. Les courriers de Bordeaux et de Terrasson faisaient étape à Auriac, qui distribuait le courrier pour Montignac et même pour Sarlat. On peut lire la trace de cette période prospère dans les dates inscrites sur les portes, dans cette partie neuve du bourg : toutes sont de la seconde moitié du XVIII^{ème} siècle, nées avec la prospérité apportée par la route.

Mais cette richesse a été éphémère. Napoléon a rationalisé le réseau routier de la France, et Auriac y a beaucoup perdu. La grande route de Limoges à Cahors est désormais la nationale 20, elle passe à Brive et non plus à Vialot. Et la route de Bordeaux à Clermont-Ferrand est la nationale 89, elle passe par Périgueux et Thenon : c'est au tour de Thenon de se dédoubler et de valoriser son faubourg le

long de la 89. La prospérité d'Auriac a duré environ 60 ans. Les routes royales sont souvent devenues de simples chemins aussi bien la route de Vialot vers Pater Noster que celle qui allait de Saint Rémy à La Trémoille.

4- Les routes et chemins du XIX^e siècle

Au XIX^e siècle la loi Thiers sur les chemins ruraux qui oblige les communes à rendre carrossables en toutes saisons une desserte pour chaque habitation. C'est une très lourde charge pour Auriac, pays d'habitat semi-dispersé, avec de très nombreux villages. Les communes sont pour cela autorisées à lever des décimes supplémentaires ; les habitants qui ne veulent ou ne peuvent pas les payer peuvent fournir des « prestations » en nature. Ce n'est pas la corvée, mais cela y ressemble fort. Il s'agit de porter sur le chemin, à l'endroit fixé par le cantonnier chef de Montignac, une certaine quantité de pierres, puis les calibrer, c'est-à-dire les concasser afin que les morceaux puissent passer dans les orifices d'un grillage fourni par l'administration; Beaucoup d'anciens murets de pierres sèches ont été démolis à cette occasion : on s'épargnait la peine de transporter la pierre sur une plus longue distance.



Maillet pour calibrer la pierre

(coll. Michel Larebière)

Il a deux faces planes pour frapper la pierre et un manche long et souple qui rebondit à chaque choc, ce qui facilite le travail.

A l'initiative du maire de Thenon, Bernard Grand, le préfet accepte la création d'une nouvelle route le long de la vallée de la Laurence de Thenon à Montignac : c'est maintenant la départementale 67. Bernard Grand avance des arguments commerciaux et surtout stratégiques : les militaires venus à pied de l'ouest et du nord ouest pour aller faire la conquête de l'Algérie se concentrent à Périgueux, et de là gagnent Thenon puis Montignac ; ils empruntent ensuite la très ancienne route de l'étain jusqu'à la Méditerranée. Bernard Grand écrit au préfet : « Vous ne sauriez voir sans douleur le mauvais état du chemin actuel de Thenon à Auriac. Vous ne pourriez souffrir longtemps l'oubli où a été laissée cette route forcément militaire, cette communication si importante entre les arrondissements de Périgueux et de Sarlat, et non moins utile aux relations commerciales entre les départements méridionaux et ceux de la Dordogne. »

Les trois communes de Montignac, Auriac et Thenon s'associent en 1832 et s'engagent à verser chacune 6000 francs pour cette route qui les désenclave. A Auriac, elle existe déjà en partie : c'est l'ancienne route royale entre Saint-Rémy et Vialot, mais il faut construire deux nouvelles sections de part et d'autre. Les plus grosses difficultés se rencontrent au moulin de Ségelard, où la route est en surplomb sur la vallée. Les travaux ont été rapides ; en 1835, Bernard Grand peut écrire que « la route n'offre de difficultés que dans la traversée de Thenon, où il n'a pas encore été travaillé ».

C'est sans doute à l'occasion de ce remaniement qu'ont été faites dans la traversée d'Auriac les rectifications pour mettre en alignement les maisons du côté aval de la route : la curieuse disposition des pièces de l'auberge, côté rue, porte la trace de ces modifications. Les propriétaires doivent céder gratuitement l'emprise de la route, et la commune lève une contribution supplémentaire de 3000 francs pour financer les travaux.

Cette création a bouleversé la communication des villages qui étaient jusque-là surtout reliés aux vieux cheminements au sommet de coteaux. Ils demandent à être reliés à la nouvelle route de vallée, et la commune décide de s'imposer de 800

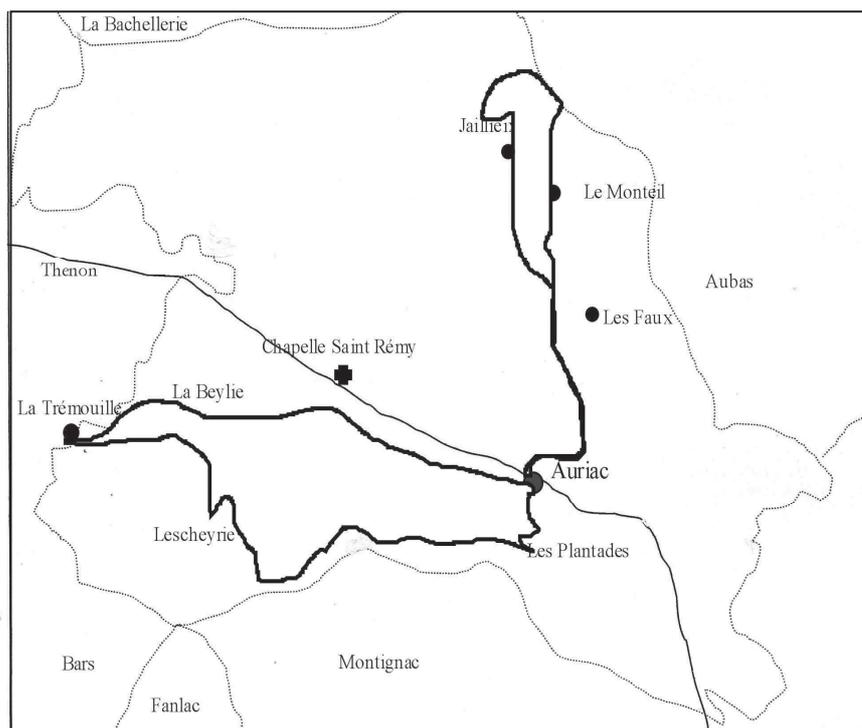
francs supplémentaires pour faire face à ces nouveaux frais. Rares sont les villages qui gardent encore la voierie, d'avant le XIX^e siècle : rive droite Le Bos, Le Vignal, La Bouyerie, et rive gauche Jaillieix et Le Monteil. Signalons que ces chemins créés au milieu du XIX^e siècle ne sont pas toujours ceux qui sont en usage aujourd'hui. Il y avait alors très peu de charrettes, et les chemins allaient au plus droit, souvent avec de fortes pentes. Presque tous ont été réaménagés, avec des tournants, plus longs mais de pente plus faible, lorsque l'équipement des fermes s'est amélioré.

La route départementale n° 65 est créée par décision préfectorale en 1836 pour relier La Bachellerie à Montignac. Elle emprunte en partie le tracé de l'ancienne route de l'étain, mais avec des rectifications importantes. A partir du croisement du chemin des Faux, elle abandonne l'ancien tracé vers Vialot et descend le vallon de Négrerias pour rejoindre la route de Thenon à Montignac. Ce fragment de route, établi à flanc de coteau, fractionne en biais toutes les parcelles existantes. La commune, bien obligée d'accepter le projet, fait savoir qu'elle ne peut rien payer. Désormais la route vers Vialot est déclassée et tombe en déshérence.

4- Et aujourd'hui ?

Auriac a un habitat semi-dispersé : outre le bourg Auriac comprend plusieurs villages (Lalande, Vialot, la Reille...), et aussi des maisons isolées. Pour tous ces écarts, la municipalité a l'obligation d'entretenir des chemins de desserte. C'est le plus gros poste du budget local, une lourde charge pour cette commune de 400 habitants.

Des chemins de randonnée balisés et entretenus ont été aménagés avec l'aide de la Communauté de Commune Causses et Vézère. A Auriac, ils forment deux boucles, et permettent de voir la diversité des paysages de notre commune, vallées alluviales, escarpements des coteaux, plateaux au sommet.



Enfin en 2005 a été aménagée par la commune la partie de la route départementale 65 qui traverse le bourg. Cette section posait un problème de sécurité, parce qu'elle est étroite, entre des maisons anciennes, parce que le trafic d'automobiles a beaucoup augmenté, et parce que les écoliers y attendaient sur la route le car scolaire ou l'auto de leurs parents. La municipalité a pu acquérir un terrain adjacent à l'école pour y placer un parking sécurisé, et la « traverse » a été construite presque sans trottoir, à cause de son étroitesse, mais avec des revêtements de matériaux et de coloris différents pour bien identifier les espaces destinés aux autos de ceux des piétons. Un éclairage plus efficace a été installé. Les aménagements décoratifs sont simples : plantations d'espèces d'arbres, d'arbustes et de plantes adaptés au climat et à la nature du sol, couleurs discrètes : l'aspect rural de ce village du Périgord noir a été préservé. 2008 doit voir ces travaux se poursuivre dans le même esprit, avec l'aménagement de la place du foirail.