

AMENAGEMENT DES CHEMINS ET DES ROUTES

Comme nous l'avons vu dans le chapitre des voies romaines, le réseau routier reste très précaire jusqu'à la Révolution. Exceptés quelques grands axes, la plupart de nos chemins ressemblent plus à des morceaux des sentiers accolés les uns aux autres au fur et à mesure que les communautés ont défriché. Ainsi, les hommes se sont contentés d'aménager des voies rudimentaires, principalement à but agricole ou seigneurial, évitant les zones humides, contournant les zones encore vierges. Les plans du cadastre achevé en 1809, nous montrent même qu'à certains endroits, il n'existe pas vraiment de chemins délimités, mais plutôt des passages à travers des parcelles ouvertes sans doute recouvertes de maigres pâturages. Il faut attendre la fin du XIXème et le début du XXème pour que les élus communaux, aidés par les propriétaires terriens, prennent les choses en mains et entament le redressement de la plupart des axes que nous utilisons aujourd'hui. Les anciennes cartes et les comptes rendus des conseils de l'époque nous permettent d'imaginer ces récentes transformations.

La D15 (Garnat-Dompierre) :

Après « voie romaine secondaire de Decize à Roanne », cet axe prend le nom de « grand chemin de Paris à Avignon » en passant par Lyon. Mais pendant la guerre de Cent Ans, les Armagnacs s'affrontent dans notre région avec les Bourguignons. Le secteur est très dangereux et les marchands préfèrent le contourner par Moulins. Cette habitude va rester et aboutira à la création de la N7 telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Jusqu'à la construction du canal, ce chemin renommé « de grande communication du Donjon à Decize », passe toujours par les Calbats et le Pied Gris. La route Garnat - Beaulon actuelle porte le nom de « chemin de Torcy à Beaulon ».

En 1837, le nouveau tracé devient départemental et en 1868, on le décrit de « Saint Martin d'Estréaux à Decize ».

Dès 1878, notre conseil municipal demande que soit abaissé le grand pont en voûte construit sur l'Engièvre, cet ouvrage cachant la nouvelle église et empêchant l'écoulement de l'eau de la place. Vu sa description, on peut imaginer que ce pont, sans doute en pierre, datait du Moyen-âge. Il est finalement remplacé dans les années 1900.

En 1948, comme les autres chemins de grande communication et les chemins d'intérêts communaux, il devient départemental.

La D164 (Thiel /Acolin) :

Là encore, cette route semble inspirée de l'ancienne voie romaine de Limoge à Autun. Dès 1878, le chemin est redressé et classé d'intérêt communal (n°64), ce qui signifie qu'il passe sous la responsabilité du département.

Jusqu'à la construction du château et la création du parc, un chemin permet de rejoindre directement la Noire à l'ancienne maillerie et au chemin allant du bourg à Vacherot.



La D326 :

Cet ancien « chemin vicinal » est considéré comme la voie principale pour relier Dompierre à cette époque où tous les chemins se ressemblent et que le seul critère de choix est la distance. Pendant longtemps, il va représenter un des principaux axes utilisés pour rejoindre la foire de Dompierre, puis la gare. Elle draine également le secteur des Thuriers, de Paray le Frésil et même de la Chapelle aux Chasse par le « chemin vicinal n° 13 de Paray à Dompierre » et d'autres comme celui de la Croix Blanche à Montplaisir ou au Guide.

L'actuelle D326 n'a pas subi de grosses modifications, excepté un redressement au niveau des Marchats et un nivellement proposé et financé en 1902 par M. Chartier, devant son récent château de Le Haut Moucheron. |

Le chemin de Dompierre à Paray, dans sa première portion, a pour origine l'ancien chemin de Chézelles à Dompierre. La traversée des Thuriers n'a pas beaucoup changé. Par contre, au niveau de La Bessaie, à l'initiative des propriétaires riverains, de nombreux alignements sont faits dans les années 1900, conjointement à ceux du chemin de Beaulon à Paray.



L'axe Bourbon-Lancy :

Il suffit d'observer le cadastre de 1809 pour constater que ce chemin contourne à l'origine un ancien méandre de la Loire, passant alors dans la cour du Basset. Il faut attendre le XIX^{ème} siècle pour qu'il se dirige en direction des Sables en adoptant le tracé que l'on connaît aujourd'hui.

Dès 1878, la commune demande que cette voie soit reconnue d'intérêt communal, ce qui sous-entend qu'elle demande au préfet qu'elle soit confiée au département. En effet, avec le récent affranchissement du pont du Fourneau et la promesse de la future gare, ce chemin risque de devenir très sollicité par nos Beaulonnais, mais aussi par les habitants du secteur de Thiel, Chapeau, Neuilly, jusqu'à Bessay. (Continuité logique du chemin n°64, déjà classé).

Pour que ce classement soit accepté, ce chemin doit être dans un état d'entretien correct. La commune dont la majeure partie du budget sert à rembourser les emprunts contractés lors de la construction de l'église et d'une « maison d'école », ne peut subvenir à de telles dépenses. Quelques années plus tard, il est redressé, grâce à des échanges de terrains, notamment avec les familles Bayon et Rogier et il sera finalement classé « chemin d'intérêt communal » en 1899.

Les auteurs des « Fiefs du Bourbonnais » pensent que notre D973 actuelle n'a vu le jour que dans les années 1780, remplacent l'ancienne voie « Limoge-Autun » qui traversait notre commune. Elle prend le nom de « voie large et droite de Limoges à Autun ». La portion Chevagnes- Le Fourneau semble réalisée dès les années 1770.

En 1812, cette route est classée « route impériale de troisième classe n°91, de Moulins à Basle », puis route nationale 73 après la chute de l'Empire et enfin départemental en 1971.

En 1930, cette route n'est encore qu'un chemin de terre en très mauvais état.

D'après les recherches de Lucien Prunier (Garnat), pendant les crues de 1846, 1856, 1866, La Loire forme d'énormes brèches dans la digue qui surélève cette route. Elle creuse le goulet du Ruisseau de Mont (ou du Montat). On construit alors les deux en en pierre pour laisser passer l'eau en cas de nouvelles fortes crues (un de 9 arches sur le ruisseau et un de 4 arches aux Sables)

Depuis toujours, la traversée de la Loire se fait en empruntant le bac. (Au XVIIIème, seul Roanne et Nevers possèdent un pont).

L'ordonnance royale du 18 février 1834 autorise la construction du pont du Fourneau.

Les travaux sont réalisés par une compagnie qui percevra un péage. Il est ouvert au public le 22 décembre 1836. Mais vers 1877-1878, les communes limitrophes décident son rachat, jugeant les tarifs abusifs. Certaines communes comme Garnat semblent mettre en place un impôt extraordinaire, d'autre, comme Beaulon, préfèrent organiser une « souscription particulière », ce qui s'avéra peu concluant.

Ce pont semble suffisant jusqu'en 1918, où un camion américain trop chargé provoqua la rupture des bras de suspension et l'écrasement du tablier en bois. Bien que réparé, ce pont devient dangereux. La construction du pont actuel, en béton armé, débute en 1931. Placé à cheval sur les communes de Bourbon et Beaulon, il devient opérationnel dès 1932, année de la démolition de l'ancien.



Le chemin vicinal de Beaulon à Saint-Aubin subit, lui aussi, de nombreuses modifications. Les anciennes cartes du XVIIIème nous montrent notamment au niveau du Meuble et des Bluziaux. La rue du Meuble est redressée dès 1882, tout en conservant le champ de foire.

Ce chemin permet pendant longtemps à relier Sept-Fons et surtout le bac de Lambeys. Au départ appartenant à l'abbaye, ce bac est racheté par la commune de Saint-Aubin à la révolution. Il est alors affermé à un passeur. Ce bac est très utilisé par les agriculteurs des deux rives. Il permet surtout de se rendre aux foires de Bourbon-Lancy et de Dompierre. Les enfants, très éloignés de Dompierre ou de Beaulon, l'utilisent pour aller à l'école de Saint-Aubin. Il permet aux agriculteurs d'utiliser le moulin de Saint-Aubin, plus rapproché que ceux des Pacauds ou de la Voûte. Les jeunes l'utilisent aussi pour se rendre au bal sur l'autre rive.

En 1904, il est question de sa suppression, mais notre conseil s'y oppose, comme le montre cet extrait du compte rendu du conseil du 26 novembre 1905, jugeant les ponts de Gilly et du Fourneau trop éloignés. Elle participe même à sa réfection en 1906.

Son utilisation se prolongera jusqu'au 1^{er} octobre 1974, date de la démission du dernier passeur. Aujourd'hui, il ne reste plus que des vestiges des poteaux et du treuil en bois qui soutenait le câble. La digue en pierres est grignotée peu à peu, à chaque nouvelle crue, devant l'indifférence générale. On a également du mal à retrouver certains tronçons du chemin rural « du Port de St Aubin » utilisé autrefois, partant de La Grange Sabot desservant Valatte, Pétigny et qui rejoint le port.

Le « chemin vicinal ordinaire n°1 », de Beaulon à Chevagnes, suit lui aussi cette procédure de redressement et de demande de classement en chemin d'intérêt communal. Après de gros travaux de remise en état, ce sera chose faite en 1906.

Les autres chemins vicinaux vont, pour la plupart, se transformer en chemins communaux. Certains vont changer d'itinéraire à cause des remaniements de la Loire, des constructions nouvelles comme le canal, la mairie et l'école des garçons, etc... Des « excédents », jugés inutiles vont être vendus à des propriétaires privés.

Jusqu'à la fin du XIX^{ème}, les rivières se franchissent à gué (une simple passerelle est aménagée pour les piétons). Seul quelques ponts en bois, parfois à poutrelles de fer (du Creusot) équipent les axes principaux, très fréquentés, comme ceux de la Planche de Mont (à la queue de l'étang du même nom), le pont Breugnon (à la sortie du bourg, route de Bourbon), le pont des Levées (vers le Meuble) ou celui de la Voûte. Les premiers ponts à poutrelles en fer et tablier en béton armés font leur apparition vers 1900. En général, ils ne tolèrent pas plus de cinq à six tonnes.

Le pont de la Voûte, situé sur le chemin de Jomesson redressé en 1893, sert au passage des nombreux habitants de cette localité (on parle de 150 personnes). Il facilite aussi le transport du sable prélevé dans la Loire et destiné à entretenir les autres chemins. La commune paye un droit d'extraction, et ce sable est acheminé par des « entrepreneurs ». Pour anecdote, cet ouvrage, détruit par la crue de 1907, est immédiatement remplacé par un pont provisoire en bois, son rôle étant jugé indispensable.

En général, chaque hiver, la commune met en place un « atelier de charité », destiné à aider les ouvriers journaliers sans travail. Concrètement, le conseil débloque une somme d'argent qui est versée, à raison de 1F25 par jour de travail fourni, à toute personne intéressée. Ces travaux consistent la plupart du temps à entretenir les chemins et leurs fossés.