

# CAHIERS D'ARTS ET TRADITIONS RURALES

ISSN 0769-0177

10  
1997



Champ de conduite de compagnon charpentier. Œuvre de Leclair, Bordeaux, circa 1825.

a midi les compagnons qui travaillaient au pont sont venus sur le chantier pour faire la farandolle avec un tambour ils étoient tous armés portant avec eux un drapeau rouge puis s'étant avancés de gigue ils ont donné le signal à la populace de Savaniet ce qu'ils ont effectivement fait et en sont venus aux coups de fusils.

# L'AMELIORATION DES LIAISONS ROUTIERES ENTRE LE BAS LANGUEDOC ET LA MONTAGNE AU XVIII<sup>e</sup> SIECLE

Il n'y a pas d'économie prospère si la circulation des hommes et des marchandises n'est pas facilitée par un réseau de chemins bien entretenu et sûr. C'est l'honneur de la Monarchie, après avoir rétabli l'ordre en Bas Languedoc après les guerres religieuses à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, d'avoir créé de toutes pièces le port de Sète qui fonctionna dès 1671 et réalisé la grande oeuvre de la liaison par voie d'eau entre la Méditerranée et la Garonne par le Canal du Languedoc en service en 1681. Plus tard, au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, le gouvernement royal se préoccupera de compléter cette voie d'eau par le Canal dit des Etangs, entre Sète et le Rhône, mais il a fait porter surtout son effort sur le réseau routier languedocien ; celui-ci d'ailleurs n'est qu'une pièce de la grande entreprise nationale qui devait allonger à travers toute la France ces magnifiques routes royales qui ont assuré, jusqu'à la construction des grandes lignes de chemin de fer, la circulation aisée et rapide à travers tout le pays. La création du Corps et de l'Ecole des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées de 1736 à 1747 a permis de mettre au point les techniques et de former les techniciens qui devaient permettre ces réalisations. Il convient toutefois de bien marquer qu'elles n'ont été faites dans notre Bas Languedoc qu'avec la collaboration financière des Etats du Languedoc et le concours de remarquables techniciens de la région, comme Pitot ancien collaborateur de Réaumur, directeur des Travaux publics dans la Sénéchaussée de Nîmes.

Ce sont quelques aspects de cette oeuvre que nous voudrions esquisser dans cette communication.

Ce serait une erreur de croire que le Languedoc ait attendu l'inspiration royale pour nouer avec les provinces voisines des relations routières aisées. Un rapport très documenté de Pollart (1), inspecteur des Ponts et Chaussées, sur *l'état des routes et chemins de la Province du Languedoc* de 1752 nous montre que les chemins étaient nombreux, les relations normalement assurées dans le Bas Pays. L'effort des Etats avait toutefois plus spécialement porté sur l'entretien de la route de Lyon à Toulouse par Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne, qui doublait, quand elle ne le suivait pas, le tracé de la Voie Domitienne. On connaît l'admiration d'Arthur Young pour nos routes à la date de 1788, "Je ne connais, dit-il, rien de si impressionnant pour les voyages que les routes du Languedoc... Ces routes sont superbes jusqu'à la folie...".

Toutefois la liaison avec la Provence était gênée par le cours impétueux du Rhône que l'on passait par un pont de bateaux à Beaucaire.

## I.- Les liaisons avec la Montagne

Par contre, les liaisons par les Cévennes avec le Gévaudan, avec le Rouergue et l'Auvergne par le Causse du Larzac étaient de médiocre rendement.

Sans doute, au cours de la guerre des Camisards, 22 chemins avaient été ouverts dans les Cévennes par Basville, chemins de ronde et de surveillance, étirés sur les crêtes des serres cévénoles mais exposés, en raison de la violence des averses de l'automne et de la fin de l'hiver, de la vulnérabilité des schistes sur les versants, à une dégradation rapide. C'étaient avant tout des chemins stratégiques. Un seul avait une valeur commerciale, le chemin dit *royal* qui partait d'Anduze, escaladait au-dessus de Saint-Jean de la Gardonnenque, la côte de Saint-Pierre pour gagner par Saint-Roman, le Pompidou, la chaussée calcaire de la Can de l'Hospitalet tendue entre le massif de l'Aigoual et le Bougès ; il dévalait sur le Tarnon à Florac et gagnait Mende. Les Etats du Gévaudan et Monseigneur de Choiseul, évêque de Mende, s'employèrent au cours du siècle, à l'entretenir en bon état de viabilité. Par là passait le trafic des laines envoyées par les marchands du Bas Pays pour être filées et tissées par les artisans de Gévaudan qui en faisaient les étoffes grossières mais quasi inusables appelées *cadis*. Cet itinéraire pouvait être utilisé notamment au moment de la foire de Beaucaire par les toiles, les fromages, la chaudronnerie de l'Auvergne. Elle était beaucoup moins accidentée que la piste qui d'Alès s'élevait à Portes sur la crête qui sépare le Gardon et la Cèze, grimpant et descendant les versants des profondes coupures d'érosion de Luech et des affluents supérieurs de la Cèze pour gagner par Genolhac, Villefort, Langogne en Gévaudan.

La liaison avec le Rouergue et l'Auvergne par le Larzac était moins difficile. L'itinéraire le plus fréquenté dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle de Montpellier se dirigeait vers la plaine de l'Hérault qu'elle atteignait au-delà de la côte de la Taillade à Gignac. On franchissait l'Hérault sur un petit bac. De là on passait par les hameaux de Lagamas, de la Disse et de la Meillade (Montpeyroux). On escaladait le Causse du Larzac par ce qu'on appelait la côte de Montpeyroux. Arrivé sur le Larzac, on passait à la Vacquerie, à Saint-Pierre-de-la-Fage, au Caylar. On franchissait la frontière du Rouergue à la Pezade. Ce chemin fut longtemps une piste muletière plutôt qu'une route. L'escalade de la côte de Montpeyroux était rude. Elle comprenait, nous dit M. Appolis, dans sa thèse sur le *Diocèse civil de Lodève*, en plusieurs endroits des pentes de 20 pour cent et sa largeur était modeste (3 m-.50).

L'abordage du Larzac pouvait encore se faire par Lodève où aboutissait la route venue de Montpellier par Gignac, Saint-André, Saint-Félix de Lodez, Cartels où la rejoignait le chemin venu de Béziers par Pézenas, Nébian, Clermont-de-Lodève (Clermont-l'Hérault actuel) la vallée de Salagou et à Cartels, le pont sur le Lergue construit entre 1741 et 1750 grâce à l'activité de l'évêque de Lodève, Mgr Souillac.

Au-delà de Lodève, il fallait recourir à des pistes muletières. L'une suivait le tracé de la voie romaine de Cessero à Segodunum (Saint-Thibéry - Rodez) et qu'on appelait le grand *chemin ferrat* ; elle se hissait sur le plateau de Grézac et atteignait l'Escandorgue au cabaret du Pertus, filant ensuite sur les Rives et le Caylar. On y faisait passer quelquefois les troupes dit un mémoire, dont nous reparlerons, d'un marchand de Millau, Malhol(2). On pouvait aussi utiliser un sentier qui s'élevait au-dessus de Soubès, et débouchait sur le Larzac à la ferme du Rouquet. Un autre sentier remontait la vallée de la Lergue et en amont de Pégairolles, se gravait dans le roc par une série de marches : c'était le chemin du Pas de l'Escalette.

En fait, le trafic routier était stoppé à Lodève. On devait y briser les charges, les répartir sur des mulets, d'où la nécessité de multiplier les ballots de marchandises pour les rendre aisés à transporter sur des bêtes de somme. Ces ballots étaient exposés ensuite aux intempéries. Comme on était obligé d'emporter l'huile, les eaux de vie, les vins dans des outres, on risquait de les voir crevées par l'usage ou

contre les rochers ou aux portes des écuries. La capacité de transport était ainsi réduite. Une charrette attelée de trois bonnes mules pouvait traîner 36 à 40 quintaux (de 100 livres) et un seul homme suffisait à la conduire. Un mulet ne pouvait transporter que 4 quintaux pesant, soit un effectif de 9 mulets pour transporter la charge d'une charrette et deux hommes pour les conduire.

Avec l'essor économique de la Province, le développement de son industrie textile dans le piémont montagnard, l'activité du port de Sète, la poussée du vignoble le long du canal du Languedoc ou de la route de Lyon à Toulouse, la nécessité s'impose de relier le Bas Pays à la Montagne par des chemins utilisables par un matériel roulant.

Dès 1734, le contrôleur général Orry se préoccupe de relier le Bas Languedoc à Paris par le Massif Central. Les Etats décident en 1748 de contribuer à la construction d'une route à travers les Cévennes. Restait à fixer les tracés et à établir les devis.

## *II.- Projets de routes nouvelles de montagne.*

A ce travail s'attelèrent 2 agents du Roi, les inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, Pollart puis Gendrier et le directeur du canal du Languedoc et des travaux publics de la Sénéchaussée de Nîmes, l'ingénieur Henri Pitot.

Le choix des tracés devait être la pierre d'achoppement, car il fallait départager les techniciens d'une part et les usagers d'autre part. Les ingénieurs étaient avant tout préoccupés d'établir les tracés courant le plus longtemps possible en plaine, de réduire les côtes, de passer par des pays riches en fourrages pour assurer le ravitaillement de la cavalerie, des charretiers et peu exposés à la neige. Les commerçants voulaient un tracé passant par les places de négoce.

1°. *Le tracé par le Vivarais.*- Pollart et Pitot, adoptèrent d'abord le tracé par le Vivarais, en partie réalisé par Nîmes, Alès, Saint-Ambroix, Joyeuse, Aubenas, la Haute vallée de l'Ardèche, la côte de Mayres, le col de la Chavade, le Puy ; jusqu'à Aubenas, le tracé suivait le pied de la Cévenne. Un seul pont était à jeter sur le Chassezac, une seule côte à escalader, celle de Mayres à la Chavade (3) sur cette route on pouvait s'approvisionner en fourrage. Elle avait l'avantage disaient les ingénieurs, d'unir l'Auvergne par le Velay au Languedoc Oriental et au grand centre annuel d'affaires de la Foire de Beaucaire ; elle assurait ainsi la liaison avec la Provence. Elle traversait la grande zone du piémont cévenol vouée à la sériciculture d'Aubenas à Alès.

Contre ce projet ne tardèrent pas à s'élever, d'une part, les gens d'Alès, qui réclament l'adoption d'un tracé par Villefort et le Gévaudan Oriental et, d'autre part, les marchands de Millau qui demandent le raccord des routes existant déjà de Montpellier et de Béziers à Lodève avec celles activement aménagées en Rouergue de Millau à la Pezade par l'intendant l'Escalopier.

2°. *Le tracé par le Gévaudan Oriental.*- Pollart et Pitot tinrent bon pour la route par le Vivarais. Le tracé par Villefort aurait à escalader les serres dégagées dans la masse des Cévennes par le Gardon et la Cèze pour dévaler ensuite au creux des talwegs profondément encaissés. La plus grande partie de cette route, écrivaient-ils, à la suite de la reconnaissance de cet itinéraire (4) n'est composée que de montées et de descentes. Il y aurait 167 ponts à construire. Le coût serait très cher. De plus la route par Villefort passe presque toujours sur les montagnes sujettes à des neiges.

*Les voyageurs y sont souvent arrêtés 8 à 12 jours, quelquefois 3 et 4 semaines. Presque toutes les années, il périt des voyageurs dans les neiges.*

Les partisans du projet par Villefort objectent qu'un trafic actif se fait le long du chemin muletier qui suit le tracé (liqueurs, eaux-de-vie, huile, olives, muscat, draperies du Languedoc vers l'Auvergne) ; au moment de la foire de Beaucaire 150 mulets par jour utilisent cette route. On oppose à Pollart et à Pitot le projet d'un ingénieur décédé, Clapiers. La ville d'Alès, chargea même un ingénieur, Gibertain, inspecteur des chemins du diocèse d'Alès, d'établir un devis de tracé. L'évêque d'Alès se fait le défenseur du projet. On invoque l'argument archéologique : la voie romaine dite Regordane avait utilisé ce tracé. *Un peuple comme les Romains, appliqué à la magnificence et à la commodité de grands chemins, avant de se décider pour le chemin de Villefort, n'a dû agir qu'en connaissance de cause et surtout la question de la neige a dû se poser pour lui* (5). Une influence puissante entre en lice, celle des Conti dont les intérêts sont défendus par leur agent général, l'avocat Cabane.

3°. *Le tracé par le Larzac.* - Tandis que les alésiens mènent leur campagne contre la route du Vivarais, les commerçants de Millau réclament une route vers l'Auvergne par le Larzac. Leur porte-parole est Marc Antoine Malcholle, marchand et assesseur à l'Hôtel de ville de Millau.

Il souligne dans un mémoire de 1751, adressé aux Etats, l'importance commerciale de la route Montpellier-Millau vers l'Auvergne par Lodève et le Caylar pour le transport des laines du Levant aux fabriques de draperies du Rouergue et du Gévaudan. Il estime ce commerce à environ 5 millions de livres. Sur le tracé Montpellier-Lodève, se greffe le chemin neuf *venant du port de Sète* dit le mémoire, et que peuvent emprunter les marchandises venues du Roussillon (muscat de Rivesaltes, lièges d'Espagne et des Albères) l'huile et le sel des Salines Languedociennes, le poisson sec, le vin de Frontignan.

Sur le trajet, les voituriers chargent pour leur compte à Millau, les fromages de Roquefort, des amandes cassées à Lodève, des draps de troupe. Sur l'itinéraire du retour d'Auvergne vers le Bas Pays, ils pourront charger du chanvre pour les cordages nécessaires aux bateaux des ports d'Adge, Sète, Marseille et Toulon, du bois pour les futailles servant à loger les eaux-de-vie à destination de la Hollande d'une aune un seize de longueur et pour le vin de 3/4 ou d'une 1/2 aune, du bois à brûler venu du Rouergue pour la fabrique de Lodève et de petites étoffes du Gévaudan pour doublure d'habit d'homme et pour vêtements de femme.

Ce projet n'a pas la faveur des techniciens, Pollart objecte la rigueur du climat, le manque d'eau potable sur le Causse, l'absence de fourrages.

Les gens du Vigan, dont le porte-parole est le sub-délégué Daudé, cherchent de leur côté à dériver vers la vallée de la Dourbie à Nant, puis, par Saucières, sur celle de l'Arre, la route du Rouergue vers le Bas-Languedoc. Ils soulignent l'importance économique d'un tracé reliant le Rouergue et plus loin l'Aquitaine au Bas-Rhône et à la Foire de Beaucaire. Marc Malcholle répond aux objections de Pollart concernant l'absence de fourrages sur le trajet par le Larzac, que les vallées qui découpent à l'ouest le Larzac (Sorgue et Cernon) en produisant d'excellents et de meilleurs marchés que dans les Cévennes.

### III.- Les décisions.

Il fallait en finir. A Montpellier, l'intendant Guignard de Saint-Priest était embarrassé. La décision fut imposée de Paris. Trudaine, directeur général des Ponts et Chaussées, trancha et le contrôleur général Machault lui-même, demanda, le 17 novembre 1752 (6) aux Etats de se prononcer, étant entendu qu'on construirait deux routes, une par le Rouergue, l'autre par les Cévennes. Le projet par le Vivarais fut préféré à celui de Villefort et, dès 1759, on se mit à l'ouvrage.

L'importance de la route par le Larzac rallia tout le monde, même Pollart. L'effort routier que l'intendant du Rouergue, l'Escalopier, avait déployé pour doter le Rouergue d'un réseau routier avait contribué à enlever la décision. La route de Montpellier à Clermont par Lodève et Millau constituera un axe sur lequel viendront confluer des routes transversales déjà achevées et auxquelles on travaille et dont la plus importante vise d'ailleurs à satisfaire les désirs des Viganais, la route venant de l'Albigeois, grenier à blé du Languedoc, d'Albi à Saint-Affrique, la Cavalerie, l'Hospitalet-du-Larzac, Alzon, le Vigan, Nîmes.

Les Etats adoptèrent le tracé d'escalade, au Larzac, au-delà de Lodève, par Soubès, Saint-Pierre de la Fage. C'est une date capitale dans les voies de communication de la Province ; elle coïncide avec la décision de creuser le canal des Etangs, de Sète à Beaucaire, auquel on travaille dès 1757.

Les usagers de la route offrirent d'eux mêmes leur collaboration financière. La communauté de Gignac (7) avait déjà proposé de contribuer à la construction du pont sur l'Hérault en abandonnant le quart de la réserve de ses bois. Mais les Etats durent faire appel à l'emprunt.

Les archives des notaires nous renseignent sur l'accueil qui fut fait à cette souscription. Dans des actes de 1786 (8), un emprunt de 100 000 livres, dont 30 000 pour la route du Rouergue, et un autre de 60 000 pour celle du Puy à Rodez est rapidement souscrit. On note parmi les souscripteurs les communautés religieuses, les Dames de l'Union Chrétienne de Mende, la veuve d'un conseiller à la Cour des Comptes, aides et finances, abandonne les intérêts de sa souscription aux pauvres prisonniers de Montpellier. Le plus gros souscripteur, pour 5 000 livres, fut Gaspard-Claude du Berger de Moydieu, conseiller du roi et ses conseils, procureur général du Parlement du Dauphiné.

Ainsi s'affirme, trois ans avant la Révolution, le souci de nos compatriotes de contribuer à la prospérité de la Province.

P. MARRES

## NOTES

- (1) *Archives départementales de l'Hérault* C. 3.173.
- (2) *Archives départementales de l'Hérault* C. 3.156.
- (3) *Archives départementales de l'Hérault* C. 3.150, *mémoire du 5 septembre 1753*.
- (4) *Archives départementales de l'Hérault* C. 3.153.
- (5) *Archives départementales de l'Hérault*.C. 3.162.
- (6) *Archives départementales de l'Hérault*. C. 3.172.
- (7) *Archives départementales de l'Hérault*. C. 3.173.
- (8) *Archives départementales de l'Hérault*.,*Notaire Léoncin 173, emprunts*.