

## Les chemins d'Ennezat

### 1-Un peu d'histoire

La question du transport constitue un élément essentiel des changements profonds de la société au cours des siècles, c'est aussi une des conditions de l'expansion économique.

---

Pour s'en tenir à notre pays, c'est le réseau routier construit par les Romains en Gaule (20 000 kilomètres, dont 4 000 de grandes routes militaires) qui prépara la configuration de la France ; « les voies romaines ont constitué l'essentiel de notre réseau routier jusqu'à Louis XIV et même Louis XV » (2). Les dates essentielles à retenir pour l'histoire des routes françaises sont : 1559 : Sully est nommé grand voyer de France ; 1716 : création d'une administration spéciale des services de voirie ; 1738 : généralisation de la corvée ; 1747 : création, par Daniel Trudaine, d'une école des Ponts et Chaussées, sous la direction de Perronet, pour la « conduite et inspection des géographes et dessinateurs des plans et cartes des routes et grands chemins du royaume » ; 17 juillet 1793 : suppression des corvées et péages ; 16 décembre 1811 : établissement du régime des routes nationales et des routes départementales ; 21 mai 1836 : loi organisant la voirie vicinale ; 12 mars 1880 : loi créant les subventions pour les nouveaux travaux de voirie vicinale ; 20 août 1881 : loi organisant la voirie rurale ; 16 avril 1930 : loi de finances prescrivant le doublement du réseau routier national ; 7 juillet 1934 : modernisation du réseau (loi Marquet).

Ainsi sous Jules César il faut 5 jours pour aller de Paris à Lyon et sous Louis XIV une seule journée suffit.

Les populations de l'époque médiévale sont extrêmement mobiles et les chemins très fréquentés même s'ils s'apparentent plus à une piste qu'à une véritable route. Le mode de transport le plus fréquent est la marche. Les chemins sont pratiquement impraticables aux chariots et il en circule très peu.

Ce mode de circulation va déterminer le tracé des chemins qui deviendront de véritables routes ; ils sont souvent tout droits sans souci des lignes de pente, escaladant les côtes, et dévalant dans les descentes, traversant les cours d'eau au moyen de gués ou de passeurs en barque.

L'importance des routes pour le commerce n'a pas échappé à Colbert qui établit pour la 1<sup>ère</sup> fois une véritable politique des routes. Les routes que laisse la monarchie à la révolution sont impressionnantes : 15000 km rayonnent depuis Paris et 17000 km relient les frontières entre elles.

Les prémices de la voirie communale remontent à 1793 réclamée par les cahiers de doléances de 1789.. Une loi votée cette année-là crée la voirie vicinale.

---

Mais c'est Napoléon qui définit par la loi du 02/11/1802 un cadastre-type ; cette loi sera suivie par la loi du 28/02/1805 qui est l'acte de reconnaissance des chemins vicinaux.

### 3-le réseau de communications à Ennezat :

Comment était le réseau à Ennezat à la révolution ? les gens se déplaçaient, donc des chemins existaient, ainsi que l'atteste le plan cadastral Napoléon du début du XIX<sup>e</sup>



Pour connaître leur état lisons ce que disait M Rollet avant la révolution, et avant de procéder au dessèchement des terres acquises du duc de Bouillon :

*La situation de cette localité était tellement fâcheuse et les eaux si abondantes en toutes saisons, principalement dans les parties qui étaient à l'usage des habitants de Riom et de Clerlande, où la terre était submergée, que malgré le soin qu'on avait pris de construire, dans certaines parties, des chemins pavés avec les débris des murs de la ville d'Ennezat, il fallait pendant la plus grande partie de l'année, pour aller de cette ville à celle de Riom, passer, en se détournant du chemin ordinaire et en faisant une lieue de plus, par Clerlande et Villeneuve, parce que le pavé n'étant pas continu, il y avait des parties où le passage était impraticable.*

*Et quelques années plus tard, un compte rendu de conseil municipal en date du 25 prairial an 6 de la république où il est question d'un chemin impraticable à cause de précipices et de creux occasionnés par la stagnation des eaux montre que la situation ne s'est guère améliorée :*



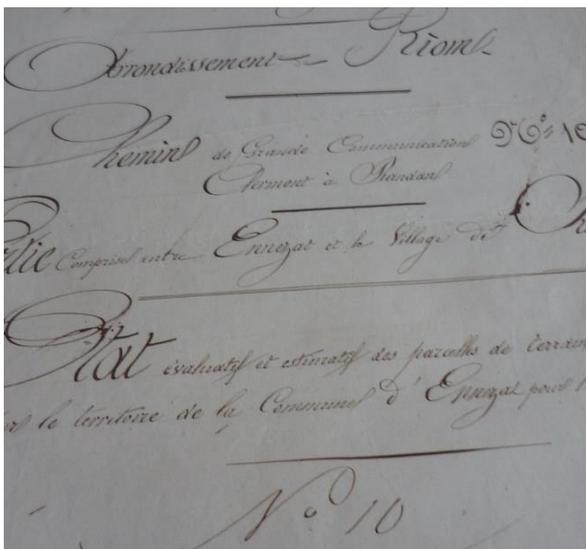




## 5-Le développement de la voirie vicinale ordinaire (1836 à 1960)

- La loi de 1824 a toutefois un défaut. Elle ne dit rien sur les chemins vicinaux ordinaires, c'est à dire la voirie de proximité reliant les villages et hameaux entre eux, qui montrent cependant un intérêt économique agricole ou commercial.
- Cette lacune est comblée douze ans plus tard, par la loi du 21 mai 1836, dite de Thiers-Montalivet.
- Cette nouvelle loi crée deux catégories de chemins vicinaux ordinaires : la première comprend la voirie communale non classée, totalement à la charge de la commune (chemins ruraux, voirie urbaine). La seconde intègre les chemins vicinaux classés, à la charge d'une ou plusieurs communes et du département (Chemins de Grande communication, et Chemins d'Intérêt Commun).

La loi de 1836 permet aussi l'indemnisation des riverains en cas de création ou d'élargissement de chemins.



N°	Nom des Chemins vicinaux	Commune	Statut vicinal	Longueur	Valeur des terrains	Valeur des constructions	Valeur des arbres	Valeur des autres	Total	Total
A	Voie et dépôt			1201.	1438.50	78.00	1626.50			
12 1025	Voie de Niort	Chapelle	Voie	14.	0.50	5.00			5.50	
13 1026	Voie de Niort			18.	0.50	7.50	8.		16.50	Voie de Niort
14 1027	Voie de Niort			36.	0.50	14.50	16.		31.50	
15 1028	Voie de Niort	Chapelle	Voie	28.	0.50	19.50	16.		36.50	
16 1029	Voie de Niort			24.	0.50	17.00	16.		33.50	
17 1030	Voie de Niort	Chapelle	Voie	28.	0.50	11.50			13.50	
18 1031	Voie de Niort	Chapelle	Voie	20.	0.50	8.			8.50	
				1609.00	1631.70	134.00	1765.70			

Le présent état montant pour la valeur des terrains, des constructions, des arbres et des autres, est soumis à la vérification des propriétaires, lesquels ont été avisés par le présent état principal.

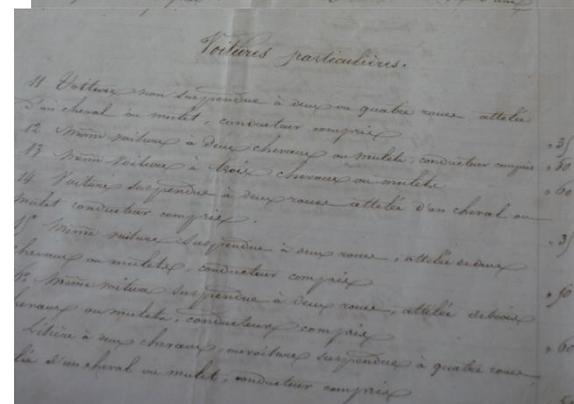
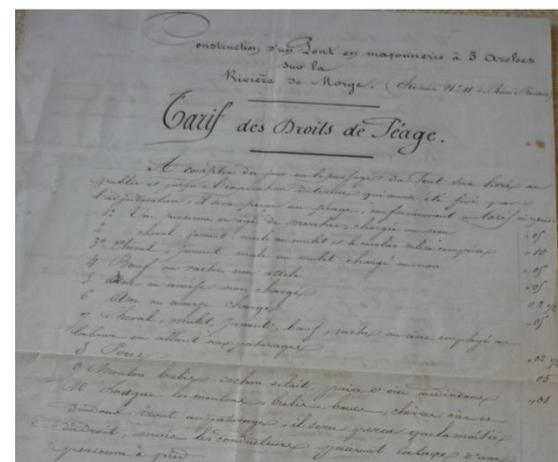
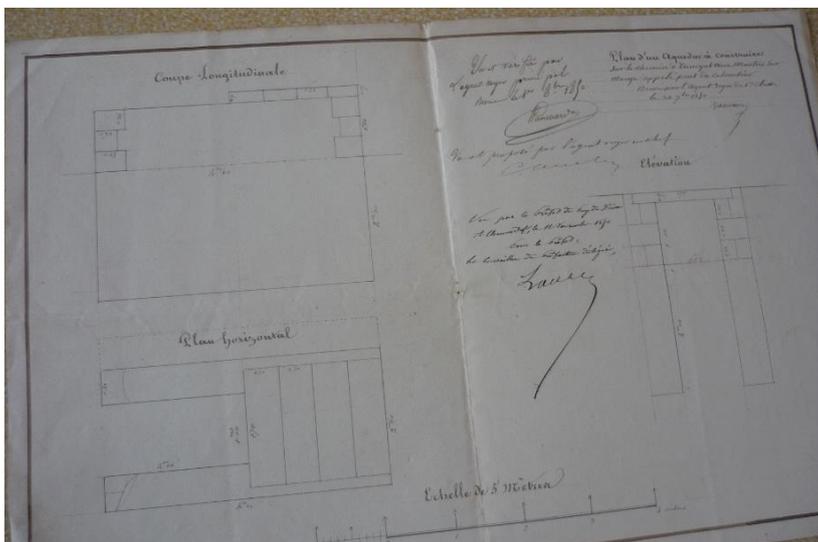
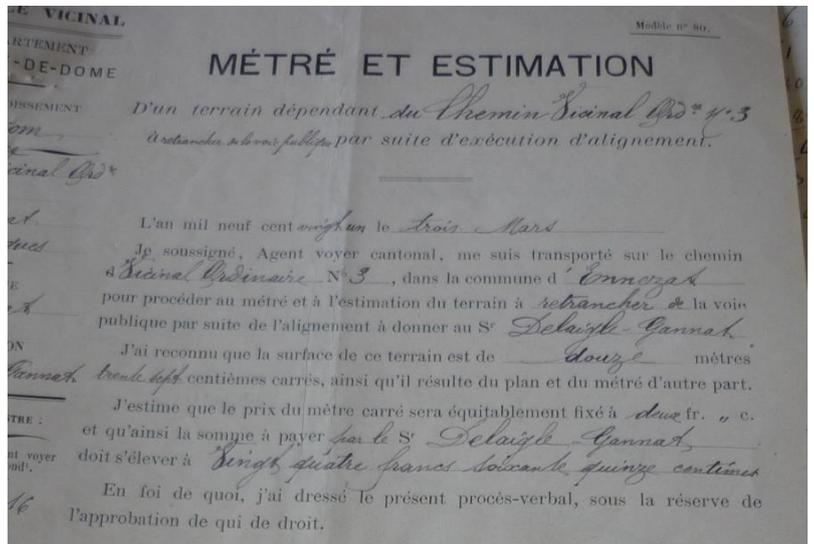
N°	Noms, prénoms et domicile des propriétaires	Superficie	Valeur
5-B	J. Gamain, Fermier, au village de Niort		
	Juffrais, au village de Niort		
	Juffrais, au village de Niort		
	Les mêmes		
6	J. Dargon Mombur, Fermier, au village de Niort		
	Le même		
	Le même		

Pour mettre en œuvre la loi, les Conseils Généraux créent à la fin de 1836 le service des chemins vicinaux avec à sa tête un ingénieur en chef, dit agent voyer en chef, placé sous l'autorité du préfet. Le fonctionnaire des Ponts et Chaussées fait des propositions au préfet.

La liste des chemins vicinaux est établie annuellement avec la situation des chemins à l'état d'entretien complet, à l'état de viabilité, en construction ou en lacune et les dépenses à faire, par exemple :

\*En 1838 le chemin n°7 Riom/Maringues est redressé aux abords d'Ennezat avec la construction de ponts sur les ruisseaux de l'Ambène et Reguins ;

\*En 1848 sur le chemin 11 Riom/Randan construction d'un pont à 3 arches sur la Morge avec un droit de péage pour les emprunteurs



Le réseau des chemins vicinaux d'intérêt commun est établi en 1844, révisé en 1859.

NOM	DESIGNATION		LONGUEUR EN METRES sur le territoire de la commune	LARGEUR MOYENNE actuelle du chemin en mètres
	DE POINT ou du commencement	DU LIEU vers lequel il va, ou des lieux qu'il traverse, tels que hameaux, maisons particulières, ponts, etc. etc.		
Chemin de la Chapelle	à la Chapelle	à la Chapelle	287	8
Chemin de la Chapelle	à la Chapelle	à la Chapelle	53	7

**AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL**  
SUR LES QUESTIONS SUIVANTES :

1<sup>o</sup> S'il y a lieu de maintenir le chemin en nombre des chemins ruraux de la commune ;

2<sup>o</sup> S'il y a lieu de le considérer comme n'étant d'aucune utilité, ou comme étant propriété particulière, et de ne pas le déclarer rural ;

3<sup>o</sup> S'il y a lieu de le supprimer en tout ou en partie, pour en vendre le sol au profit de la commune.

**AVIS DU SOUS-PRÉFET.**

Chemin vicinal, doit être supprimé et vendu au profit de la Commune.

Chemin vicinal, doit être supprimé et vendu au profit de la Commune.

Chemin vicinal, doit être supprimé et vendu au profit de la Commune.

Un nouveau règlement général est arrêté le 15 mai 1855. Le service vicinal est réorganisé le 18 mars 1865.

Sur le rapport de l'agent voyeur de 1865 on constate que 2 chemins sont classés chemins d'intérêt commun (les chemins 20 et 41) et que 11 chemins vicinaux sont des chemins vicinaux ordinaires.

1 chemin vicinal de grande communication c'est le chemin vicinal 10

N°	Nom	Designation		Longueur en mètres	Largeur moyenne	N° de la commune	N° de la commune
		de point	du lieu				
<b>1<sup>o</sup> Chemins Vicinaux</b>							
N° 10	Chemin de grande communication	à la Chapelle	à la Chapelle	287	8		
<b>2<sup>o</sup> Chemins Vicinaux</b>							
N° 20	Chemin d'intérêt commun	à la Chapelle	à la Chapelle	53	7		
<b>3<sup>o</sup> Chemins vicinaux ordinaires</b>							
N° 41	Chemin d'intérêt commun	à la Chapelle	à la Chapelle	53	7		

A partir de 1905, date à laquelle le Conseil Général a voté la fusion des services de voirie dans un souci d'économies, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, moyennant une indemnité annuelle, est chargé de surveiller et d'administrer le service vicinal. Désormais un agent voyer en chef exerce ces fonctions.

A partir de 1925, une organisation nouvelle du service vicinal est mise en place. Désormais un agent voyer en chef exerce les fonctions de l'ingénieur

Le décret-loi du 14 juin 1938 modifie le régime administratif de la voirie ; les chemins de grande communication et les chemins d'intérêt commun sont réunis avec les routes départementales, dans la catégorie des chemins départementaux. Devenant propriété du département, ils cessent d'être à la charge des communes.

Le service vicinal est rattaché par décret du 15 octobre 1940 au service des Ponts et Chaussées.

Il a fallu plus d'un siècle pour mettre en place un réseau de routes et chemins permettant un déplacement aisé de toutes les populations et en 1972 lors du 2<sup>ème</sup> remembrement tout le plan cadastral de la commune est effacé, les parcelles, les haies, les souches, les arbres sont arrachés, brûlés ou enterrés. Le réseau des chemins est empierré et redessiné en ligne droite sur une longueur de 45 km ; les fossés creusés à partir du canal traversent le marais permettant le drainage des parcelles.

Les routes et chemins de la commune d'Ennezat au 21<sup>ème</sup> siècle :

