

20^e colloque – Saulieu 16-17 octobre 2010.
Voies de communications des temps gallo-romains au XX^e siècle.

Répondant à l'invitation de l'Association des Amis du Vieux Saulieu, l'A.B.S.S. a tenu pour la première fois son colloque à Saulieu, où elle a bénéficié, les 16 et 17 octobre, d'une hospitalité particulièrement attentive. Séances de travail, exposition de cartes proposée par le président Mottet et moments d'échanges et de détente ont eu lieu dans les locaux de l'espace Jean Bertin (le créateur de l'aérotrain...), mis à sa disposition par la municipalité.

Suivant le rituel habituel, le colloque s'ouvrit par une séance plénière au cours de laquelle prit tout d'abord la parole, Mme Danielle Cordin, présidente des Amis du Vieux Saulieu, qui retraça rapidement l'histoire de cette association, née en 1965, qui publie depuis 1995 un bulletin réunissant des études sur Saulieu issues de travaux individuels ou collectifs. Lui succéda Mme Anne-Catherine Loisier, maire de Saulieu et conseiller général, qui souligna le rôle d'étape de la ville, dont l'économie fut de tous temps fondée sur sa position stratégique, et souligna l'aide apportée à une meilleure compréhension du présent par les recherches menées avec enthousiasme et professionnalisme par les Amis du Vieux Saulieu. Puis intervint Monsieur Gérard Mottet, président de l'A.B.S.S., dont le propos s'ouvrit par un hommage aux trois présidents d'associations récemment décédés, MM. Jean-Pierre Harris, président de la Camosine et de la Société académique du Nivernais, Jean-Paul Delor, président de l'Association Culturelle et d'études de Joigny, et Henri Gautherin, président de la Société d'Histoire naturelle d'Autun, avant, en réponse à Mme Loisier, de souligner la dimension européenne du carrefour de Saulieu.

Ainsi introduite la conférence d'ouverture, consacrée à la grande voie de Chalon à Sens, fut prononcée par M. Pierre Nouvel, qui dressa un bilan des recherches menées sur le parcours de celle-ci, sur le terrain et dans les textes, par les archéologues de toutes époques. Il montra comment cette partie de la Bourgogne était apparue dès le V^e siècle avant JC comme le carrefour de l'Europe de l'ouest sur la route de l'étain, avec des hésitations entre quatre tracés nord-sud en raison du caractère contraignant du franchissement du seuil de Bourgogne et de l'évolution du positionnement des armées pour lesquelles furent ouvertes, au temps d'Auguste, de larges voies rectilignes ponctuées de bornes miliaries, dont la création entraîna des modifications de l'implantation et du développement des villes et des domaines ruraux. Et de conclure que de multiples modifications du réseau routier sont intervenues au cours de la romanisation.

Puis les participants, comme c'est la tradition, se séparèrent en deux sections également ouvertes à tous. Tandis que la section d'histoire du droit et des institutions entendait, au cours de la seule journée du samedi quatre communications, dont une consacrée aux péages en Franche-Comté aux XIV^e et XV^e siècles et une autre à la corvée au XIX^e siècle, la section générale suivait, jusqu'au dimanche matin, treize intervenants qui, spécialistes ou hommes de terrain, abordaient des thèmes allant des voies romaines au TGV.

C'est ainsi que les constatations faites par M. Nouvel dans la conférence d'ouverture allaient être reprises, à partir de l'exemple précis de Saulieu, dans les deux communications de M. Philippe Chassignet, qui regretta que des fouilles véritables n'aient pu encore permettre de définir l'importance du relais de Saulieu, et procéda à une analyse des différents tracés possibles des voies nord-sud ouvertes entre 63 et 12 av. J.C, avec des interrogations sur les anomalies constatées autour d'Autun, Dijon et Mirebeau-sur-Bèze, dont l'élucidation devrait permettre d'établir une chronologie plus fine de ces voies.

Des interrogations, M. Alain Bouthier devait à son tour en soulever en tentant un repérage des voies anciennes de la région de Cosne-sur-Loire par la comparaison des données fournies par la carte de Cassini et les cadastres, avec celles apportées par les photographies aériennes.

Repérage aussi que celui effectué pour une période beaucoup plus récente, par M. Bernard Léger : à partir des documents et d'explorations sur place, il a procédé à la recherche des tracés primitifs de la route royale ouverte en 1742 et des relais qui la jalonnaient, avant que l'aménagement de la route nationale 6 n'en modifie le tracé et ne subisse elle-même des modifications. La voie était ainsi ouverte à M. Thierry Dubois, qui, après avoir évoqué la naissance et le développement de la circulation automobile sur cette même route nationale 6 depuis le premier trajet d'une voiture Serpolet en 1890, montra comment, la nécessité de se restaurer et de faire le plein des réservoirs entre Avallon et Chalon, avait entraîné la création de garages et de restaurants, animés par toute une vie sociale, que l'ouverture de l'autoroute a mis en sommeil, faisant de ces constructions un patrimoine en voie de disparition dont il s'efforce par le dessin et la photographie de conserver au moins le souvenir.

Les gens qui circulaient sur ces routes furent évoqués par M. Jean-Paul Desaires qui donna la primeur, pour le parcours entre Dijon et Troyes, des recherches qu'il poursuit actuellement en vue de la publication d'un récit de voyage du milieu du XVII^e siècle, où l'on découvre sans surprise la médiocrité des revêtements desdites routes, auxquelles les attelages préféraient volontiers les prés et champs voisins, ainsi que la rusticité des logis qu'il fallait trouver toutes les 5 à 8 lieues.

Quittant les grandes voies M. Lambert s'en fut sur les chemins vicinaux dont la création et le développement, au cours de la seconde moitié du XIX^e siècle, peuvent être saisis dans les délibérations des conseils municipaux, qui apparaissent d'abord réticents, puis bientôt convaincus de leur importance pour le désenclavement des communes et le développement de la vie économique.

Le rôle économique des chemins devait être également mis en évidence par M. Louis, qui, faisant partager à son auditoire son vécu de forestier, s'attacha à montrer comment, à partir de 1900 et plus particulièrement depuis 1990, communes et propriétaires forestiers avaient du mener ensemble une réflexion sur l'organisation et la prise en charge de ceux permettant de procéder à l'abattage et au transport vers les routes et voies ferrées de quantités de bois (essentiellement du bois de chauffage) en constant accroissement.

La voie d'eau, le chemin de fer et l'autoroute furent abordés respectivement par M. Ménager, qui passa en revue les vains projets ébauchés aux XVII^e et XVIII^e siècles pour rendre l'Ouche navigable, par M. Bligny, qui illustra de remarquables cartes postales et photographies de sa collection personnelle la création inachevée d'un réseau ferré conçu pour desservir Saulieu entre 1875 et 1937, par M. Constant qui exposa dans quelles conditions les premiers travaux de la première ligne de TGV française entre Paris et Lyon furent réalisés à Montchanin en 1976 et comment, achevée en 1981, cette ligne fut rentabilisée en moins de dix ans.

Enfin une vision d'ensemble fut proposée dès samedi soir par M. Mottet, qui présenta une série de cartes de la région des XVI^e-XIX^e siècles, qui toutes mettent en évidence, que les routes y soient figurées ou non, l'importance du carrefour bourguignon, observation qui ouvre des perspectives de recherches pluridisciplinaires pour en mieux comprendre la réalité.

Pour reprendre des forces et donner à la rencontre un ton plus chaleureux, les participants se retrouvèrent pour deux pots amicaux, offerts respectivement par la mairie de Saulieu et par les Amis du Vieux Saulieu, et autour des tables de deux déjeuners, celui du dimanche, de saveur très bourguignonne, ayant été partagé tout près de la seule tour identifiable du château disparu qui défendait la cité et la route au bord de laquelle elle est née et s'est développée.

Françoise Vignier