

SOCIETE HISTORIQUE  
DU CANTON DE CHATEAUNEUF-LA-FORET

---

ANTENNE DE LINARDS

---

1997 - N°3

## **LES ROUTES DE LINARDS 1788-1913**



Jean Marion - Christian Palvadeau

*- Imprimé par nos soins -*

## AUTRES PUBLICATIONS

- 1996 N°1 Le presbytère de Linards, 1668 - 1913
- 1996 N°2 Linards, Sautour, Le Duveix,  
quelques documents d'archives du XIII<sup>e</sup> au XIX<sup>e</sup> siècles.
- 1997 N°3 Les routes de Linards, 1788 - 1913
- 1997 N°4 Découvertes archéologiques à Linards depuis 1840
- 1998 N°5 L'insurrection de Linards, 6 décembre 1851
- 1998 N°6 L'impôt de 1789,  
taille, rentes et dîmes à Linards à la veille de la Révolution
- 1999 N°7 Le village et prieuré du Duveix de 1100 à 1914  
et *Les Forts* de Mazermaud
- 1999 N°8 Essai de chronologie et de toponymie de la commune de Linards

## SOMMAIRE

	Page
Introduction	3
I - Les routes du Limousin avant 1788	5
II - Une tentative prématurée en 1788	9
III - Le désenclavement, 1844 - 1854	31
IV - Les chemins ruraux et vicinaux, 1880 - 1914	49
Conclusion	65
Sources utilisées	66

## Introduction

Il semble aller de soi que l'on puisse, à l'intérieur d'une commune comme Linards, se rendre sans difficulté d'un village à l'autre : un réseau de routes bien entretenues quadrille densément le paysage. Atteindre les bourgs environnants ou la capitale régionale ne suppose non plus aucune préparation au voyage. Mais ce qui semble si naturel est pourtant le résultat d'efforts persévérants et coûteux menés durant plus d'un siècle et demi.

Il faut imaginer, en parcourant un des chemins de terre qui subsistent, que tel était l'état de l'ensemble de la voirie au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. On comprend alors, d'autant plus lorsque le sol est détrempé par les pluies, les difficultés que connaissaient les habitants dans leurs déplacements.

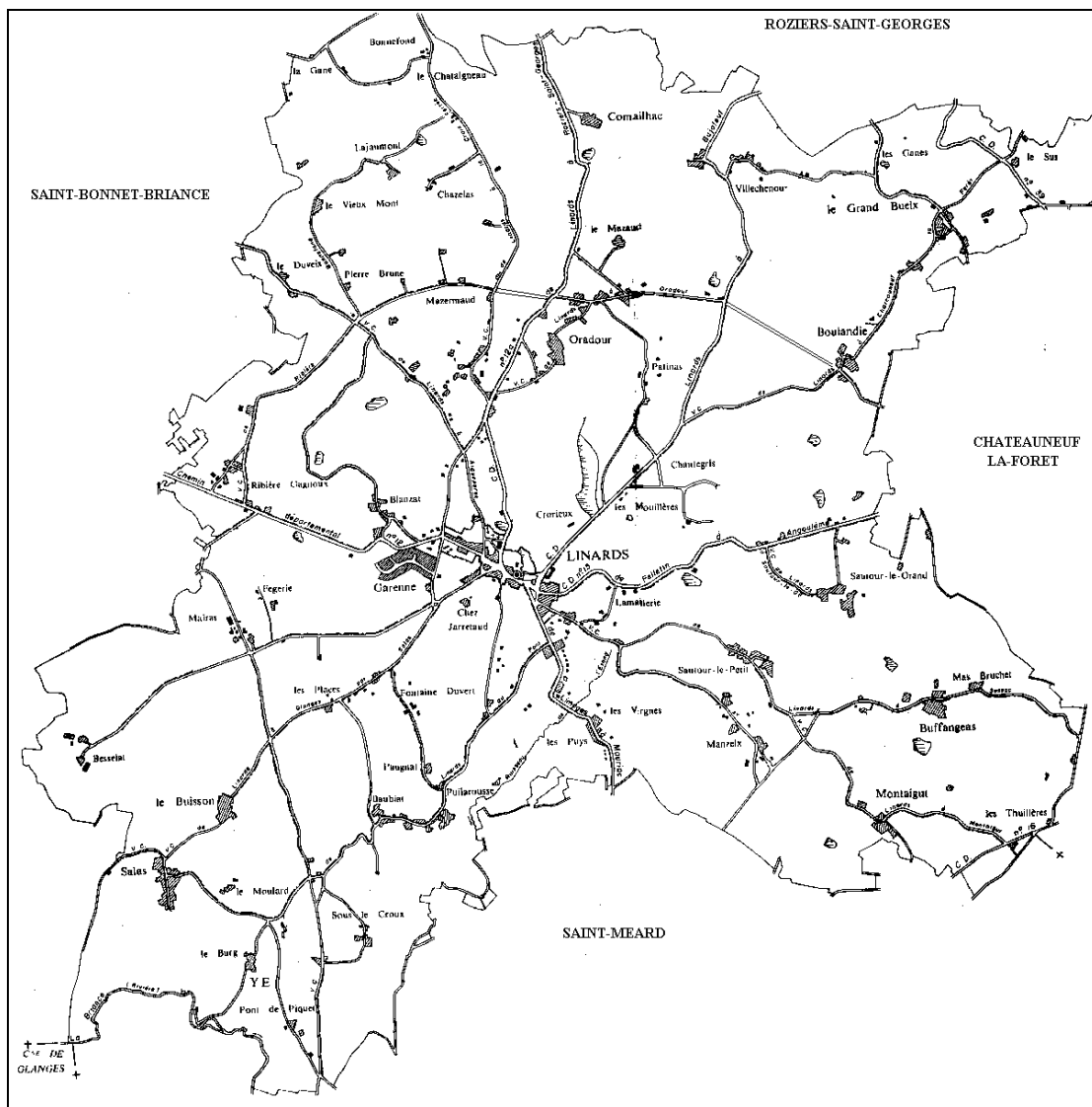
Dès le XVIII<sup>e</sup> siècle ce handicap majeur à la circulation des hommes et des marchandises a été combattu par le pouvoir royal, qui s'est alors heurté à l'incompréhension des habitants.

Le désenclavement du bourg ne s'est concrétisé qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, par la construction de deux routes qui assuraient le raccordement aux axes routiers régionaux.

De 1880 à 1914 les villages et hameaux purent enfin bénéficier très progressivement de chemins carrossables. Les autorités municipales, soutenues par une administration préfectorale très présente, et aidées financièrement par les habitants eux-mêmes, considéraient les routes comme leur principale priorité.

Finalement à la veille de la première guerre mondiale, la quasi totalité des voies départementales et vicinales était empierrée.

L'étude de ces travaux pouvant paraître rébarbative et parfois répétitive dans son aspect administratif, technique ou financier, nous avons choisi de privilégier la citation de textes d'archives originaux qui permettent d'approcher la mentalité des contemporains, leurs espoirs et parfois leurs appréhensions devant l'arrivée de la route.



## Les routes du Limousin avant 1788.

L'Etat des grandes routes et communications au mois de Décembre 1787 indique dans la région de Limoges à Eymoutiers six routes importantes, qui venaient d'être reconstruites:

- la route n° 2, de Paris à Toulouse (42 pieds de largeur; 1 pied=0,33m)
- la route n° 3, de Lyon à Bordeaux par Bourgneuf, St Léonard, Limoges (36 pieds de largeur).

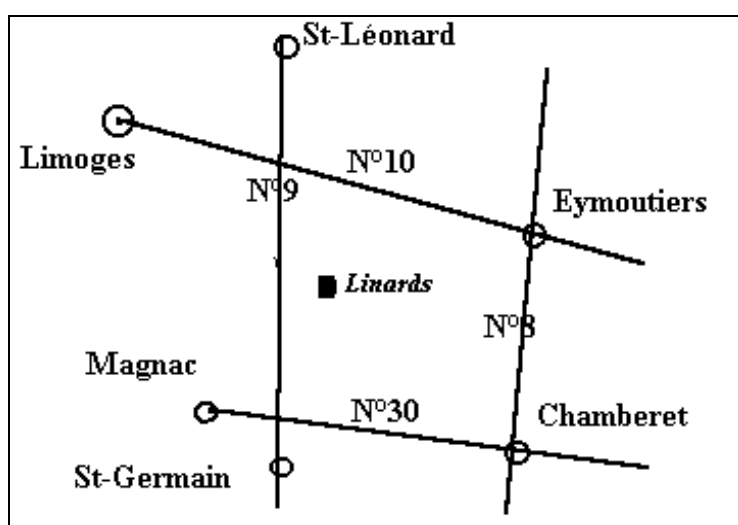
- la route n° 8, de Moulins à Toulouse par Guéret, Bourgneuf, Eymoutiers, Chamberet, Uzerche (30 pieds de largeur). "Cette route est la communication la plus directe du Bourbonnais avec le Quercy et le Périgord en traversant le Limousin, et il doit naturellement s'établir par la suite un commerce de grains et de vin fort intéressant pour assurer la subsistance."

- la route n° 9, du Périgord au Bourbonnais par Saint-Germain, La Croix-Ferrée, Saint-Léonard, Bourgneuf (24 pieds de largeur). "Cette route paraît avoir le même objet que la précédente, aussi ont-elles plusieurs parties communes; mais à partir de St Léonard celle-ci traverse le Limousin et arrive par le centre du Bas-Limousin dans le Périgord et donne une grande facilité pour le transfert de tous les objets de subsistance."

- la route n° 30, de Magnac-Poste à Treignac par Saint-Germain et Chamberet (24 pieds de largeur).

- la route n°10, du Poitou en Auvergne par Limoges, Eymoutiers, Meymac et Bort (30 pieds de largeur).

Il existe donc en 1787 à proximité de Linards deux routes carrossables : celle de Limoges à Eymoutiers (N°10), et celle de Saint-Germain à Saint-Léonard (N°9), qui se croisent à la Croix-Ferrée:



Une carte de 1790 sur laquelle ont été tracés au début du XIX<sup>e</sup> siècle les projets des chemins de grande communication (12, 15, 16) traduit cette situation d'enclavement entre deux ou trois grandes voies, dont aucune ne dessert la paroisse, et qui se maintient depuis l'époque pré-romaine : une "pouge" celtique Nord-Sud passait par Châteauneuf, et une voie romaine Limoges-Brive passait par Saint-Germain-les-Belles.



Sur la carte de Cassini (fin XVIII<sup>e</sup> s.), un seul "grand chemin" traverse la paroisse de Linards, venant de Saint-Paul par la chaussée du moulin d'Aigueperse, le Duveix, Blanzat, La Garenne, le bourg, puis suivant l'actuel D12 par Ligonat en direction de La Croisille :



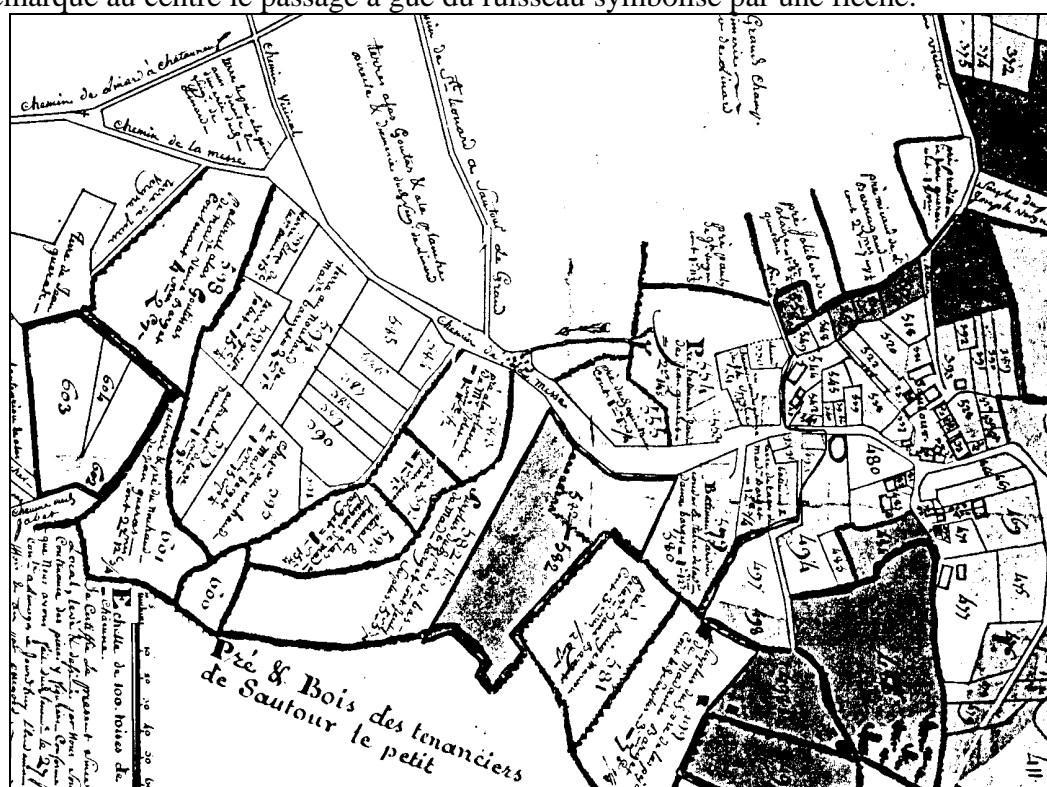
Ce chemin, comme nous le verrons, n'est pas empierré, c'est-à-dire pas "carrossable", les ornières et la boue par temps de pluie le rendent inaccessibles aux véhicules, car son tracé "par monts et par vaux" coupe plusieurs lits de ruisseaux ; on peut sans doute voir son état originel sur la commune de Saint-Bonnet, entre la chaussée de l'étang d'Aigueperse et la route d'Aigueperse.



Il existait en fait un autre chemin dénommé sur le premier cadastre "de Châteauneuf à Limoges", beaucoup plus ancien, traversant la paroisse d'Est en Ouest au nord du bourg, (de Boulandie à Ribière) ; ce chemin suit toujours une ligne de crête, évitant ainsi toute zone humide. Il ne dessert directement aucun village, excepté Oradour. Ce tracé et la construction au haut moyen-âge d'un "oratoire" à un de ses croisements sont propres aux itinéraires de longue distance d'époque pré-romaine. Il peut être mis en relation avec un chemin Nord-Sud de même époque ("pouge") passant par les sites celtiques de Puy-château (commune de St-Gilles-les-Forêts) et du Thouraud (commune de Châteauneuf). Ce type de chemin ne permet également que le portage par piéton ou animal de bât.

Il existait bien sûr à l'intérieur de la paroisse de nombreux chemins vicinaux qui reliaient entre eux les villages, et notamment chaque village au bourg, dit "chemin de la messe"; ces chemins creux en terre non empierrés traversent à gué les ruisseaux; un droit de péage est perçu sur ces gués par le seigneur de Linards, dû par l'ensemble des habitants des villages concernés : 5 sols par an pour celui de La Maillerie, autant pour celui de Linards.

On voit sur l'extrait du plan de Sautour-le-Grand ci-dessous (1789) le chemin de la messe qui relie Sautour au chemin de Linards-Châteauneuf (actuel D15), et on remarque au centre le passage à gué du ruisseau symbolisé par une flèche:



## **1788 - 1790 : Une tentative prématurée.**

Le 20 Septembre 1786, la seigneurie de Linards est achetée aux enchères par Léonard Bourdeau de la Judie, pour la somme considérable de 375 000 livres ; le dernier seigneur de Linards, Isaac-Annet de Gain, dont la famille détenait le fief depuis les origines, était en effet mort en laissant un héritage si grevé de dettes que ses héritiers avaient préféré le refuser, et abandonner les terres et le château ancestral.

Le nouveau seigneur, d'une très riche famille de bourgeois anoblis de Limoges, a déjà acquis plusieurs fiefs, puisqu'il est seigneur "de la Judie, le Mas, des Salles et autres lieux"; mais celui de Linards est sans doute le plus important, par son prix, son vaste château-fort, et aussi par le titre de marquis qui s'y rattache.

Bien que le titre ne soit pas officiellement vendu avec la terre, un contemporain qui écrit en Septembre 1786 à l'évêque de Limoges, pour lui annoncer la vente, parle en effet déjà du "nouveau marquis". Il s'agit ici d'un cas typique d'ascension sociale d'Ancien Régime où l'enrichissement doit être complété par un anoblissement de fait, par la possession d'un château, d'un fief et d'un titre nobiliaire, même de complaisance.

Le "nouveau marquis" qui est sans doute amené à de fréquents déplacements de son hôtel particulier de Limoges (encore visible 9, rue Cruche-d'Or) à son nouveau château, et souhaite rentabiliser son investissement en exportant les productions de ses métairies vers la ville, est aussitôt confronté au très mauvais état des chemins d'accès à Linards.

Or l'Intendant du Limousin, Meulan d'Ablois, spécialiste des travaux publics, considère comme une priorité l'amélioration ou plutôt la création d'un réseau routier carrossable; il vient notamment de faire construire une nouvelle route, dite "du Bourbonnais au Périgord" (actuelle D7bis), dont un tronçon relie Saint-Léonard à Saint-Germain-les-Belles, et croise la route de Limoges à Eymoutiers au lieu-dit La Croix-Ferrée. Il faut noter que la route de Limoges en Auvergne par Eymoutiers n'a été rendue praticable aux voitures qu'en 1773.

D'après le plan de construction de cette route de St-Léonard à St-Germain, deux embranchements de chemins conduisent à Linards : un près de la Croix-Ferrée, l'autre près de Neuvillars ; mais la seule route carrossable conduisant ensuite à Limoges étant celle d'Eymoutiers, Bourdeau de la Judie songe à faire améliorer, c'est à dire à rendre carrossable le chemin de Linards à la Croix-Ferrée.

Il n'est pas question d'obtenir directement une aide de l'état, c'est-à-dire de l'Intendant : celui-ci consacre ses crédits à un programme de grande ampleur qui prévoit, après la construction des routes inter-provinciales (de Limoges à Paris, Toulouse et Clermont), celle des chemins de "Grande Communication" entre les villes de la généralité ; la desserte des villages comme Linards n'est pas encore à l'ordre du jour.

Pour se désenclaver, la paroisse devra donc financer elle-même la construction de sa route (même là où elle traversera d'autres paroisses), suivant la procédure que nous avons vu mettre en oeuvre pour l'achat du presbytère en 1780 : un village comme Linards n'ayant pas de municipalité ni de budget, c'est l'assemblée des paroissiens imposables, réunie avec l'autorisation de l'Intendant, qui devra se voter un impôt exceptionnel pour financer l'opération.

Nous verrons cependant que l'Intendant comptait subventionner indirectement de 50% cet effort d'équipement en réduisant l'impôt royal (la taille) dû par la paroisse l'année suivante d'une somme égale à la moitié du coût de la route.

La première formalité, pour M. Bourdeau de la Judie, consiste à convaincre quelques notables de cosigner, en Août 1788, la requête suivante à l'Intendant, lui demandant d'autoriser la réunion de l'assemblée paroissiale. Il obtient en particulier la coopération du deuxième principal seigneur de la paroisse, le chevalier de Lalande, détenteur du fief de Neuvillars à St-Bonnet, mais aussi de celui de Lajaumont sur la paroisse de Linards:

*A monseigneur l'intendant de la Généralité de Limoges, supplient humblement les habitants du bourg et paroisse de Linards, disant que leur paroisse est située sur un terrain humide et sujet à la réception de beaucoup de sources et ruisseaux qui rendent les chemins impraticables, tant dans le bourg qu'aux environs, et par ce moyen ne peuvent exporter leurs denrées hors de la paroisse, et comme ladite paroisse ne se trouve éloignée que de la distance d'une lieue et demi de la grande route ou environ, ils désireraient qu'il fut ouvert un chemin praticable de Linards à l'endroit le plus convenable de la dite route de St-Léonard à St-Germain, afin de pouvoir exporter leurs denrées dans les villes de Limoges et St-Léonard, et de faciliter le commerce; c'est pourquoi ils ont recours à votre autorité et justice, aux fins que ce considéré, Monseigneur, il vous plaise de vos grâces permettre aux dits habitants de s'assembler pour délibérer sur la nécessité, ouverture et faction dudit chemin de communication à ladite route, les suppliants en ayant un besoin indispensable, et ferez bien.  
Signé Lavaud-St-Etienne, Bourdeau de la Judie, Chaussade, Villette, Barget, Mercier, Barget, Villevialle, Sautour et Dupuy...*

Passé & Linards      Construction d'un Chemin  
769.



Délibération du 31. août 1788 par laquelle les habitants  
de la par<sup>te</sup> de Linards conviennent qu'il soit imposé à eux  
une somme de 8000. pour être employée à la construction d'un  
chemin de communication de leur Bourg aux Villages de  
Tingres & St. Leonard, & faciliter le débouché de leurs  
Murs, cy ----- 8000.

L'autorisation est aussitôt accordée par l'Intendant:

*Soit la présente requête communiquée aux habitants de la paroisse de Linards, assemblés à la manière ordinaire, au son de la cloche, à l'issue de la messe paroissiale, pour délibérer sur le contenu de la présente requête, pour ce fait, ou faute de le faire être ordonné ce qu'il appartiendra, ce 27 Aout 1788.*

Et l'assemblée se réunit en conséquence le 31 Août 1788:

*Aujourd'hui trentunième jour du mois d'aoust 1788, au bourg paroissial de Linards Haut Limousin, sénéchaussée de Limoges, au devant la principale porte de l'église dudit lieu, à l'issue de la grand messe paroissiale, le peuple sortant de l'entendre, par devant le notaire royal et témoins soussignés, sont comparus :*  
*messire Léonard Bordeaux, escuyer, seigneur de la Judie, Le Mas, Linards, Les Salles et autres lieux,*

*messire Jean Baptiste de Lalande, chevalier, seigneur de Lavaux-St-Etienne, Neuvillars, Lajaumont et autres lieux,*

*demeurant en leur château, paroisse de Linards et St-Bonnet-la-rivière.*

*Mtre Jean-Louis Chaussade, seigneur de Trarieux, notaire royal et juge dudit Linards*  
*sieur Jean-Louis Barget, maitre es arts en chirurgie*

*sieur Pierre Barget, bourgeois*

*mtre Denis Villette, notaire et greffier*

*sieur Jean-Baptiste Villevialle*

*sieur Pierre Mercier*

*sieur Jean Dupas, marchand*

*Léonard de Saultour*

*Léonard Dunouhaud, sergens*

*François Fleurest, artisan*

*tous habitants dudit bourg de Linards*

*mtre Jean-Baptiste Daniel de Garesnne, bourgeois de la ville de St-Léonard, et propriétaire du lieu de Garesnne et Beaubiat,*

*Martial Boudou et François Arnaud, laboureurs au lieu de Chez-Boucharat,*

*Léonard Besselas, journalier*

*Guillaume Dusoucher et Jean Dublondet, laboureurs au lieu de La Maillerie,*

*Jean ?? et Jean Dejeanpetit, métayer au lieu de Crorieux et propriétaires dans la paroisse,*

*Léonard dit Joseph Dubois, Jean Larue, journaliers au village de La Fontpeyre*

*Léonard ?? et Léonard Rivet et Charles Pingou, laboureurs au village de Sous-le-Croux,*

*Martial Vergne, gendre de Pierre Laboulendinne,*

*Jean Demoyen, laboureurs au village de Puy Larousse*

*Léonard Garat, laboureur au village du Nouhaud*

*Etienne Rivet, Joseph Duroudier, Laurent Desaultour, laboureurs au village de Sautour le Petit,*

*Jean dit Jeammet Desaultour, laboureur au village de Montégut*

*Pierre Lapasquette, métayer propriétaire au village de Buffeangeas, demeurant au village de Blanzat,*

*Joseph Vergne, laboureur, Laurent Vergne, journalier, Guillaume Bonnefond, charron, du village de Sautour Le Grand,  
Léonard Couade, métayer et propriétaire au lieu du Mazeaud,  
Guillaume Reyniaudet, tallandier, Antoine Duroudier, Antoine Chalard, laboureurs au village d'Auradour,  
Pierre Lapasquette, propriétaire audit village, demeurant métayer au village du Buisson,  
Pierre Sixou, laboureur audit lieu d'Auradour,  
Guillem Boudou, Antoine Sixou, Léonard Boudou, Léonard et Charles Desautour ses gendres, laboureurs, Léonard Poulet dit Meyras, Guillaume Desautour, metayers, Léonard Maisongrande, laboureurs, Jean De??, laboureurs, demeurant au village de Mazermaud,  
Annet Romanet, Léonard Degeorge, métayers au village de Blanzat,  
Georges Tulliéras, marchand au village de Meyras,  
Pierre Delouis, Jean Faure, Pierre Rivet, laboureurs au village de Salas,  
Léonard Duris dit Nassou, laboureur au village du Buisson  
Louis Quintane, Jean Bourriquet, laboureurs au village du Burg  
Léonard Memy, journalier, Léonard Desaultour, propriétaires au village de Boulandie  
Antoine dit Thomas Valadon, laboureur au village de Manzeix  
Mathieu Reliat, laboureur au village de Villechenour,  
et Jean Peyrot, laboureur au village du Grand Bueix,*

*Le tout propriétaires dudit Linards et faisant la plus saine et majeure partie des habitants d'icelle, à tous lesquels, au requis desdits seigneurs susnommés, après convocation faite en la manière accoutumée, leur avons fait la lecture d'une requête présentée par la majeure partie des habitants de la même paroisse à Monseigneur l'intendant de cette Généralité, tendant à ce que, pour faciliter le commerce des denrées de la dite paroisse et les exporter dans les villes de Limoges et St-Léonard, il leur soit permis de délibérer de la nécessité de l'ouverture d'un chemin praticable de ladite paroisse, à commencer par le bourg dudit Linards, en passant par les lieux de Combret et Le Chalard, pour joindre et aboutir à la grand route de St-Germain à St-Léonard et Limoges, attendu que les chemins anciens de ladite paroisse sont impraticables, par plusieurs sources et ruisseaux qui s'y produisent ; laquelle requête a été réponde par Mondit Seigneur l'Intendant le 27 du courant, avec permission de délibérer sur les fins d'icelle, lesquelles requête et ordonnances demeurant annexées aux présentes,  
et après que lecture a été faite, tous lesdits habitants susnommés et plusieurs autres non dénommés aux présentes, ont d'une commune voix, après mûres réflexions, délibéré et convenu qu'il était avantageux pour l'intérêt de ladite paroisse que ledit chemin fut ouvert et fait par les endroits sus-indiqués, le tout au moins dommageable et plus avantageux, et qu'à cet effet il fut imposé sur lesdits propriétaires de biens*

*fonds, rentes et dimes de laditte paroisse une somme de 8000 livres, pour être employée à l'ouverture dudit chemin de communications (et néanmoins se sont présentés Jean Garat, journalier au village de Puy-Larousse, Léonard Quintanne, laboureur au village de Montégut, et Blaise Quintanne, laboureur à celui de Sautour le Grand, lesquels se sont déclarés opposants contre ladite délibération ; sommés de signer ont déclaré ne savoir) et que pour les faciliter dans l'exécution de leur entreprise, ils supplient Mondit Seigneur L'intendant de vouloir leur accorder les modérations et décharges qu'il lui plaira, et d'homologuer la présente délibération, à telle fin que de droit.*

*De tout quoi les dits seigneurs et habitants nous ont requis acte, concédé pour servir et valoir que de raison, en présence du sieur Léonard Morleix et sieur Isaac Dupuy, marchands habitants de ce bourg, témoins connus et requis, qui ont signé avec les soussignés, et non les autres délibérants, pour ne le savoir, de ce interpellés.*

*Lecture faite, signé à la minute des présentes :*

*Bourdeau de la Judie                      Lavau-St-Etienne                      Chaussade de Trarieux  
Villette, Barget, Daniel, Mercier, Barget, Villevialle, Dupuy, Sautour, Dunouhaud,  
Mercier, Dupuy, et nous Notaire royal soussigné, concédé à Linards le même jour par  
Chaussade, qui a reçu 15 sous.*

Cette assemblée est sensiblement différente de celle de 1781 qui avait décidé de l'achat du presbytère : sur 400 imposables environ, 65 seulement se sont présentés pour délibérer, dont les deux seigneurs, alors que 93 étaient présents en 1781, mais aucun des seigneurs, et il est remarquable que trois habitants (tous habitants de villages éloignés du bourg) ont, contrairement à l'habitude, fait consigner leur opposition au projet.

Ce désintérêt ou cette franche opposition sont d'autant plus inquiétants que l'imposition dont se charge la paroisse est de 8000 livres, contre 4000 seulement en 1781 pour l'achat du presbytère.

Il semble bien que la route n'intéressait que les rares propriétaires susceptibles d'envoyer des produits ou de se déplacer hors de la paroisse, peut-être même seulement Bourdeau de la Judie lui-même.

La décision de faire construire la route, dont le trajet est précisé "en commençant par le bourg, jusqu'à la route de St-Germain-St-Léonard, en passant par Combret et le Chalard", est cependant arrêtée suivant les vœux et sans doute sous la pression de Léonard Bourdeau de la Judie ; la suite montrera cependant que la formule "en commençant par le bourg" prêtait à confusion : elle signifiait pour les autorités "à partir de la sortie du bourg", et pour les habitants "dans le bourg".

Si ce projet ne fait pas l'unanimité à Linards, il indispose aussi un autre important personnage du voisinage, la Dame de Vassan, marquise de Mirabeau (mère

du Mirabeau de la future Révolution), qui a dû se réfugier dans ses terres du Limousin après sa séparation de corps d'avec son mari. La vétusté de son château de Pierre-Buffière, "première baronnie du Limousin", le rendant inhabitable, elle vit au château d'Aigueperse (commune de St-Bonnet), et espérait que le chemin projeté passerait par ce village, c'est-à-dire suivant le tracé de l'ancien chemin figuré sur la carte de Cassini, alors que le projet de l'Intendant passe par Mazermaud et Bonnefond (actuel VC Linards-Croix-Ferrée). La protestation, d'un ton altier, qu'elle adresse à l'Intendant le 9 Septembre indique que ce projet de nouvelle route était à l'étude depuis quelques temps déjà:

*Je viens d'apprendre, Monsieur, avec autant de peine que d'étonnement, la préférence que vous avez donné à Mr Bourdeaux sur moi, ainsi qu'à Mr de Lavaux. Un sentiment naturel d'équité vous avait d'abord décidé à faire passer le chemin que vous vous proposez de faire à Aigueperse, plutôt qu'à Linards, mais des instances ridicules parce qu'elles sont injustes vous ont bientôt fait céder à ces messieurs, je ne sais par quelle impulsion. Je me fais un plaisir de croire que vous ne ferez pas ce qui préjudicierait si fort à mes malheureux vassaux, déjà si accablés sous le poids de la pauvreté et des impositions, surtout quand vous observerez que l'intérêt du roi se trouve d'accord avec l'intérêt de mes habitants. S'il est nécessaire que je concoure par quelque chose à ce chemin pour l'utilité des malheureux dont je plaide la cause, je m'y prêterai avec grand plaisir. L'observation que je vous fais est trop digne de votre justice pour que vous ne reveniez pas sur vos pas. Je ne regarderai pas moins la déférence que j'espère de vous comme une grâce qui vous assure de ma reconnaissance.*

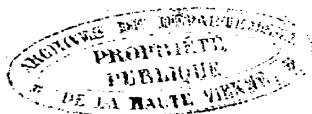
*J'ai l'honneur d'être, Monsieur, avec le plus parfait attachement votre très humble et très obéissante servante,*                      *Vassan, Marquise de Mirabeau*

On voit que la seigneurie essayait bien, à la veille de la Révolution, de tenir un rôle de représentant des collectivités rurales, en l'absence d'autre institution.

L'Intendant ne se laissera pas impressionner et promettra seulement de consentir aux habitants d'Aigueperse les mêmes réductions fiscales qu'à ceux de Linards s'ils décidaient eux aussi de faire construire une route à leurs propres frais.

Mais dès le 1er Septembre (lendemain même de l'assemblée paroissiale !) l'Intendant avait entrepris de faire exécuter les travaux pour le compte de la paroisse ; celle-ci n'avait en effet à se charger que du financement, les devis, plans, adjudications, conduite des travaux et paiement des entreprises étant assurés par l'Intendance, et notamment par l'Ingénieur des Ponts et Chaussées, en l'occurrence M. Dumont.





j'ai vu d'appréhender monfieur avec autant de crainte que  
 d'effroi de la prudence que vous donnez a un bon de cause  
 sur moi ainsi qu'à moi de la suite un sentiment naturel de crainte  
 vous avait d'abord de voir de faire parer de chemin que vous  
 d'ins propos de faire a aigreur de plutôt qu'à d'ins mais  
 des instances si d'ins par ce qu'elles sont injustes d'ins ont  
 bientôt fait caduc a ces mes. ins j'insais pas quelle impulsion  
 je me fais un plaisir de croire que vous ne fais pas ce qui  
 prejudicait si fort a mes malheureuse d'ins d'ins déjà  
 si sensible d'ins de la pauvreté et des iniquités,  
 surtout quand vous observez que d'ins tant d'ins si d'ins  
 d'accord avec d'ins tant d'ins habitants. Il est nécessaire que je  
 connoisse pas quelque chose a ce chemin j'ins de d'ins des  
 malheureux d'ins j'ins de la cause j'ins j'ins de d'ins  
 grand plaisir. d'ins de d'ins que je d'ins fais est trop digne  
 de votre justice pour que vous ne s'ins pas sur vos pas  
 j'ins de d'ins pas ins de la de d'ins que j'ins de d'ins  
 comme une grâce que vous assure d'ins de d'ins  
 j'ai l'honneur d'être monfieur avec le plus parfait  
 attachement votre très humble et très obéissant serviteur  
 Uassau enquête de univabeau

je vous supplie monfieur d'ins de d'ins  
 est pas d'ins de d'ins que j'ins de d'ins de d'ins  
 ins. même.  
 ce 9 7 br 1788 rue de la marche n° 6,

L'extrême rapidité de réponse de l'administration aux requêtes et délibérations de Linards font penser que toute la procédure était pure formalité, le projet étant décidé d'avance entre l'Intendant et Bourdeau de la Judie, qui lui transmettait peut-être lui-même les pièces lors de ses propres déplacements à Limoges.

La réglementation prévoyait que les entrepreneurs susceptibles d'effectuer des travaux devaient établir des devis, vérifiés par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, et que l'attribution du marché était sujet à une adjudication ; cependant ces procédures étaient toujours de pure forme, l'entrepreneur étant en fait désigné d'avance par l'Intendant : en l'occurrence c'est l'entrepreneur Antoine, d'Eymoutiers, qui est chargé par Meulan d'Ablois de reconnaître le chantier et d'établir un devis détaillé, suivant d'ailleurs des instructions très précises:

*Le plus tôt possible, Antoine parcourera la route demandée de Linards à la route du Périgord au Bourbonnais, par Lubersac, St-Germain et St-Léonard. Il examinera surtout avec soin la direction qui paraît désirée, par Combret et Le Chalard, suivra l'ancienne route autant qu'il sera possible sans cependant n'y aller que prudemment, passant à droite et à gauche, dans les bruyères ou autres terrains, pour se tenir sur les terrains les plus secs et les pentes les plus douces ; il piquetera et mettra des (buttes ?) de distances en distances suivant les directions qu'il trouvera les plus convenables, les plus économiques et les plus solides, et ce suivant ses lumières et ses connaissances, sans trop écouter, du moins pour le moment les réclamations. Il fera du tout un devis et un détail de ces dépenses le plus exact qu'il sera possible, en ne faisant que les terrassements indispensables pour adoucir les pentes, en n'employant des cailloutis que dans les parties les plus indispensables. Le chemin aura 24 pieds de large dans toutes les parties où le terrain le permet, et réduit à 18 pieds dans les parties chères et difficiles : quand les opérations d'Antoine seront faites, il les adressera à M. l'Intendant qui voudra voir le tracé, les différentes réclamations et arrêter définitivement le tracé, fait à Linards, le 1er 7bre 1788.*

**(NB: 1 toise=6 pieds=1,96 mètre    1 pied=12 pouces=0,33 mètre)**

La construction des routes devait suivre une technique précisée dans un mémoire de Pierre Trésaguet, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, collaborateur de Turgot : l'épaisseur des chaussées doit être de 9 à 12 pouces d'empierrement, les pierres de la première couche sont de champ et en forme de pavés de blocage. Au-dessus les pierres sont battues, cassées grossièrement à la masse. La dernière couche de 3 pouces est cassée au petit marteau, sur une sorte d'enclume, de la grosseur d'une noix ou environ, pour être ensuite jetée à la pelle sur la chaussée et former le bombement.

Les devis sont envoyés par Antoine le 12 Décembre 1788, avec un mot d'accompagnement dont le ton laisse à penser qu'il était accoutumé de travailler pour l'Intendance:

*A Neuvillard le 12 Xbre 1788*

*Monseigneur,*

*Je vous fait passer ci-joint les devis estimatifs du chemin à ouvrir à neuf entre le bourg de Linards et la route du Périgord en Bourbonnais, passant par les villages de Combret et Le Chalard, comme les piquets sont plantés, ainsi que les rapports des pavés de la ville de Peyrat.*

*Vous allez me gronder, Monseigneur, de ce que j'ai tant tardé à vous faire passer lesdits devis et lesdits rapports, mais je n'ai pu mieux faire, j'ai été occupé pendant quelques temps au petit pont du ruisseau de St-Bonnet, où j'ai reçu une chute à mon bras droit, où je n'ai pu écrire jusqu'à présent.*

*J'ai l'honneur d'être avec mes respects Monseigneur, votre très humble et très obeissant serviteur.*

*Antoine*

Après vérification des devis par les Ponts et Chaussées, un échange de courriers entre l'Intendant, l'Ingénieur des Ponts et l'entrepreneur, chacun dans son style propre, au sujet du coût des travaux, montre que l'administration d'Ancien Régime était, à la veille de la révolution, soucieuse de ménager les deniers publics:

De l'Intendant à l'entrepreneur Antoine:

*Le 17 février 1789*

*J'ai fait vérifier, Monsieur, ainsi que vous le verrez par l'arrêté de Dumont, ingénieur en chef, le détail estimatif que vous avez fait pour constater la dépense nécessaire pour la confection du chemin de communication du bourg de Linards jusqu'à la route du Bourbonnais, et il résulte de son opération que ces ouvrages forment un objet de 8139£ 18s 5d, (NB £=livres , s=sols , d=deniers) au lieu de 8543£ 11s 13d porté par votre détail. Si vous voulez vous charger de l'exécution de ces travaux à ce prix, je vous en ferai passer l'adjudication dans les formes ordinaires, mais il faut auparavant que vous dressiez un devis de ces ouvrages, afin qu'on puisse connaître les obligations des entrepreneurs et les conditions auxquelles il sera (sic) assujéti dans leur exécution. Vous voudrez bien vous occuper de la rédaction de ce devis et me l'adresser ainsi que le détail ci-joint avec votre soumission, afin que je puisse terminer cette affaire.*

*Je suis parfaitement, Monsieur...*

De l'entrepreneur Antoine à l'Intendant:

*A Eymoutiers, le 17 Mars 1789*

*Monseigneur,*

*J'ai l'honneur de vous faire passer ci-joint le détail et le devis de la dépense de la confection du chemin de communication du bourg de Linards jusqu'à la route du Bourbonnais; dans les détails j'ai vu les diminutions que Mr Dumont, ingénieur en chef, a fait sur plusieurs articles, qui n'étaient pas déjà trop élevés ; ça n'empêche que ses petites diminutions forment une somme de 402£ 13s 6 deniers, ce qui serait tout les profits qu'un entrepreneur pourrait y faire. Lorsque je fis ledit détail, je portai la chose à juste prix, de plus je n'ai point porté dans lesdits détails environ trois cent arbres, châtaigniers, chênes ou autre qui coûteront bien quelque chose pour les faire arracher. Vous me demandez, Monseigneur, si je veux me charger de l'exécution de ces travaux: je ne peux m'en charger pour ce prix-là. J'aime mieux que d'autre entrepreneur y gagne, que si j'y perdais; de plus j'ai de l'ouvrage cette année autant que j'en pourrai faire faire.*

*J'ai l'honneur d'être avec respect, Monseigneur, votre très humble et très obeissant serviteur,  
signé Antoine*

Note de l'Ingénieur Dumont à l'Intendant:

*Les articles que j'ai réduit dans le détail de M.Antoine en étaient susceptibles, en supposant, comme j'ai du le faire, que la nature des fouilles était bien indiquée.*

*Par exemple art.2 du détail: la fouille est indiquée: terre reportée à 1£ 15s, et elle était en tuf ordinaire; elle ne devait monter qu'à 1£ 10s. Je l'ai estimée comme terre mêlée de tuf, 1£ 2s; et sans mélange je l'aurais estimée 20 sols comme à l'article 6.*

*A l'article 7, la fouille indiquée tuf pierreux est portée à 2£ 10s; nous ne passons jamais que 45 sols pour ce genre de fouille. Encore celà suppose-t-il une certaine profondeur dans la fouille, et ce n'est pas ici le cas, puisque 200 toises de longueur ne produisent en déblai que 146t 4s cubes, ce qui annonce au plus des coupures de 2 pieds de profondeur.*

*Les différentes diminutions que j'ai fait d'après les principes qui sont la base de nos détails ont réduit la dépense totale à 402£ 13s de moins. Cette réduction ne doit point offenser le Sr Antoine au point de l'engager à refuser l'adjudication: il a pu se tromper dans l'indication de la nature des déblais, ou en confondant dans les prix de la fouille ce qu'il prévoyait devoir lui en coûter pour arracher 300 arbres, dépense dont il est juste de lui tenir compte, et que l'on estime 150£.*

*Alors la diminution sur son détail ne serait plus que de 250£. Et quel est l'entrepreneur qui refuserait de prendre en adjudication pour 8289 un ouvrage qu'il aurait estimé 8543 ? Je n'en ai pas encore connu.*

*Je crois que ce serait s'exposer à payer cet ouvrage plus cher qu'il ne vaut que d'en faire une adjudication au rabais: il suffirait qu'Antoine l'eut refusé à 8289£ pour que tous ceux qui se présenteraient se portassent plus haut, pour l'opinion assez bien fondée où l'on est qu'un entrepreneur qui connaît bien son métier, tel qu'Antoine, ne refuse jamais un ouvrage que lorsqu'il est sur d'y perdre, ou du moins de ne pas y gagner. Au reste je suis persuadé qu'Antoine ne refusera pas de le prendre à 8289. Limoges, le 29 Mars 1789, signé Dumont*

Finale­ment Antoine en passera bien par les conditions de l'Ingénieur, et un arrêt du Conseil du Roi autorisant en dernier ressort la levée de l'impôt extraordinaire de 8000 livres, répartie sur les deux années 1789 et 1790, les travaux devraient commencer. M. Bourdeau de la Judie, qui tient à son projet, a même offert de faire l'avance du paiement des travaux en attendant la levée de l'impôt de 1789.

Mais les oppositions et malentendus qui se laissaient entrevoir lors de l'assemblée paroissiale vont se concrétiser : en particulier les habitants du bourg veulent que l'empierrement commencent dans le village lui-même, et non à sa sortie, ce qui n'était pas prévu au projet initial.

Le 1er Juin 1789, le travail n'a en effet pas commencé, et l'intendant relance l'entrepreneur:

*Il y a longtemps, monsieur, que tous est près pour l'exécution du chemin de Linards pour rejoindre la route de Limoges.*

*Comme Mr Bourdeau a toujours été déterminé à faire l'avance, je ne peux concevoir ce qui a retardé l'exécution jusqu'à présent, et j'aurais été fort aise que c'eut été fait depuis longtemps. Ne manquez donc pas de vous y rendre tout de suite et de commencer sur le champ.*

*Il paraît que dans les projet, devis et soumission la traversée du bourg n'y est pas comprise. Les habitants demandent pourtant que vous commenciez par là; gardez-vous en bien, puisque avant le projet de la traversée il faut que votre soumission soit donnée, et qu'il y eut une délibération de la paroisse, pour en payer la dépense. Mais cela ne doit pas vous empêcher de travailler vigoureusement aux parties comprises dans le projet ...*

Il propose simultanément à Bourdeau de la Judie de faire voter aux habitants l'empierrement du bourg, moyennant évidemment des frais supplémentaires, par une nouvelle assemblée:

*A M. Bordeaux, le 1er Juin 1789*

*Je vous confirme, comme nous en sommes convenus que j'écris à Antoine pour mettre en activité l'atelier de la route de Linards et je ne doute point qu'il ne s'en occupe promptement.*

*Mais je ne peux pas lui dire de commencer par le bourg, parce que cette partie n'est comprise ni dans le projet, ni dans le devis, ni dans les soumissions d'Antoine.*

*Son adjudication est de 8289£, non compris la traversée du bourg. Si les habitants désirent qu'elle soit exécutée, il faut qu'ils délibèrent pour demander que les dépenses en soient faite à leurs frais, en sus de la 1ère adjudication. Dès que j'aurai cette délibération, j'en ferai faire le projet et donner par Antoine sa soumission.*

*Alors tout étant en règle il me sera égal de commencer par un endroit ou par un autre.*

Suit le modèle de la requête à faire voter aux habitants:

*Soit la présente requête communiquée aux habitants de la paroisse de Linards dans une assemblée qui sera convoquée au son de la cloche à l'issue de la messe paroissiale en la manière accoutumée, pour délibérer s'ils entendent faire à leurs dépens l'augmentation de dépense dont il s'agit et sans préjudice de soumission du Sr Antoine pour les précédents ouvrages montant à 8289£, pour leur délibération à nous rapportée être statué ce qu'il appartiendra.*

*Fait en notre hôtel le 1er Juin 1789*

Mais il semble que cette fois, le seigneur de Linards ne parvienne pas à amener ses vassaux à une nouvelle assemblée.

Une lettre d'Antoine à l'Intendant souligne les différences de vue entre Bourdeau et l'Intendant d'une part, et les habitants du bourg de l'autre:

*Eymoutiers, le 5 Juin 1789*

*Monseigneur,*

*Si j'ai tant tardé à faire commencer l'atelier de Linards, ce n'est point trop de ma faute; je n'ai signé l'adjudication que le 1er du mois de mai dernier, que j'étais à Limoges. Donc je promis à Mr Dumont, ingénieur en chef, que je ferais commencer le dit atelier le 18 mai, et finalement je m'ai bien porté à Linards le 17 pour préparer de l'ouvrage, pour y mettre des ouvriers le lendemain. Comme j'allais commencer il vient plusieurs habitants du bourg de Linards, qui me dirent que si je commençais à la sortie dudit bourg, qu'il me serait donnée une (halte ?), et qui voulaient absolument que je commenças dant le bourg; voyant que je ne pouvait faire autrement, je me retirai. Et j'en écrivis à Mr Dumont, dont je j'ai encore reçu de réponse.*

*Mais aujourd'hui, ayant reçu votre lettre, monseigneur, je vous promet de faire commencer ledit atelier mardi prochain, 9 du présent.*

*J'ai l'honneur d'être avec respect monseigneur, votre très humble et très obéissant serviteur.*

*Antoine*

Rappelons que ces événements se situent pendant la "Grande Peur" et les événements parisiens de Juillet-Août 1789, où se multiplient les rumeurs de passages de bandes armées, de complots d'accaparement des denrées ou autres menées souterraines des privilégiés.

Le 27 Juin 1789, l'Intendant, qui suit décidément l'affaire de près, décide de se transporter à Linards pour convaincre lui-même les habitants de laisser commencer les travaux à partir de la sortie du bourg, cependant qu'il fera préparer les plans et devis pour l'empierrement ultérieur de la rue, sous menace d'interrompre tout le projet:

*Dans la tournée que je viens de faire, monsieur, j'ai rencontré Antoine, auquel j'ai beaucoup parlé du chemin de Linards. Il me dit que depuis plus de 3 semaines, à l'époque où vous me l'avez demandé, il avait envoyé un piqueur pour établir l'atelier et commencer la route; mais quelque chose qu'il ait pu faire, aucun ouvrier n'a voulu se présenter. Il prétend que c'est mauvaise volonté de leur part et qu'ils se refusent à ... à moins qu'on ne commence par la traversée du bourg; cette conduite ou cette mauvaise volonté me paraît d'autant plus extraordinaire qu'ils savent que la traversée n'est pas comprise dans le projet, dans l'adjudication ni dans les dépenses, que je leur ai offert de faire exécuter la traversée s'ils voulaient en délibérer pour payer cette augmentation de dépense. ...*

*Je désire en conséquence aller à Linards le mercredi 8 du présent, et vous y demander à dîner, de là aller coucher à Neuvillars, pour revenir le lendemain à Limoges, .... je vous prierais de les prévenir, pour que je leur puisse expliquer que, pour peu qu'ils fassent des difficultés, je renoncerais pour toujours à une communication à laquelle je n'avais consenti que sur leur demande et pour leur avantage, je leur ferai payer les frais du projet, et je leur ferai rétablir pour 1789 les tailles que je leur avais fait diminuer pour 1789, et ce sera une affaire terminée.*

Nous ignorons le déroulement de la visite de l'Intendant à Linards, mais le 2 Août 1789 l'entrepreneur Antoine transmet bien un projet d'empierrement du bourg (sur une longueur de 290 mètres) à l'Intendant :

*Eymoutiers, le 2 aout 1789*

*Monseigneur,*

*J'ai l'honneur de vous faire passer ci-joint un petit plan de la traversée du bourg de Linards, où j'ai figuré tous les bâtiments qui sont face à la rue; j'ai mis le nom de chaque propriétaire à qui appartient ledit bâtiment. Comme les susdits bâtiments ne se trouvent point en ligne, les uns autres, et qu'il y a des endroits qui sont beaucoup plus larges que le chemin ne doit être, attendu qu'on ne peut donner audit chemin que 18 pieds de largeur, à cause de plusieurs bâtiments qui empêchent, je dois vous demander, monseigneur, si je comprendrai dans les devis estimatifs tous les pavés de ladite rue, ou si je ne prendrai que la longueur de 18 pieds, comme j'ai marqué dans ledit plan par deux lignes rouges.*

*Aujourd'hui les habitants du bourg de Linards ont changé de sentiment: au lieu d'une chaussée bombée comme il était convenu, ils demanderaient une chaussée creuse, à cause des grandes crues d'eau qui pourraient entrer dans leurs maisons.*

*Une autre observation que je demanderais, de savoir si la dite chaussée sera faite en pavé posés au marteau comme dans les villes, ou si elle sera en cailloutis avec bordure.*

*J'ai j'honneur d'être avec respect, monseigneur, votre très humble et très obeissant serviteur,  
signé Antoine*

Dans son devis sont même prévus les frais d'entretien annuels de cette rue, compte tenu de l'humidité du terrain:

*La traversée du bourg de Linards étant en terrain très gras et inondé par les eaux de plusieurs fontaines ou autre qui baigneront toujours dessus la chaussée en pavé, et qui pourraient endommager ladite chaussée en temps d'hiver par les grandes gelées, ... un entretien que nous estimons la somme de 6 sols de la toise courante par année, non compris le dixième pour fouille et transport de pierre, ou la main de l'ouvrier pour la pause de ladite pierre, à 148 toises de long ... soit 44£ 8s, plus Xème de bénéfice à l'entrepreneur :4£ 8s 9d  
total d'entretien:48£ 16s 9d*



Et le 10 Août l'Intendant apporte quelques précisions au projet, tout en insistant pour que la route elle-même, hors du bourg, soit enfin entreprise :

*Je joins à ma lettre les plans du projet que vous m'avez adressé de la traversée de Linards, avec la réponse de Mr Dumont; tout votre travail me paraît fort bien fait, et vous voudrez bien vous hâter d'en faire le devis et détail avec soin, en observant:*

*1° que la chaussée sera faite en pavé sur 18 pieds de largeur*

*2° qu'elle sera faite en forme creuse, où si on l'aime mieux en pavé avec ruisseau au milieu.*

*3° que les pentes seront réglées de manière à donner l'écoulement aux eaux de manière la plus favorable.*

*4° que la fontaine sera placée dans une cour de maison du bourg, ?? ?? de manière à ne pas embarasser le passage de la rue.*

*5° que les particuliers qui ont un espace entre leurs maisons et le bord de la chaussée des 18 pieds seront tenus de paver à leurs frais devant leurs maisons.*

*Vous ajouterez au devis et au détail le prix auquel vous évaluez l'entretien de la traversée.*

*Quand le tout sera fait vous me l'adresserez pour que je puisse faire délibérer les habitants pour qu'ils se chargent de l'imposition nécessaire pour l'exécution.*

*Vous voudrez bien m'envoyer le tout le plus promptement qu'il sera possible*

*Maintenant que la route doit être faite à Linards, je pense que vous vous occupez d'exécuter la route depuis Linards jusqu'au chemin de la Croix-Ferrée.*

*Je vous prie de me rendre compte le plus tôt possible.*

Mais l'incompréhension semble complète entre les autorités (seigneur et intendant) et les habitants, qui ne veulent finalement que le pavement du bourg, et ce sur le financement prévu pour la route hors du village : Bourdeau de la Judie, lui-même pris à partie, préfère renoncer à tout le projet, dans une lettre à l'Intendant du 28 Août 1789:

*Monsieur,*

*A mon arrivée à Linards, j'ai appris que les paysans excités vivement étaient assemblés pour s'opposer à la faction du chemin. Comme dans un moment d'effervescence il serait peut-être imprudent de les contrarier, je leur ai annoncé que puisque vous aviez eu la bonté de leur accorder (des fonds ?), il vous était facile de les retirer, mais que sûrement ils s'en repentiraient.*

*Je suis bien fâché de toutes les tracasseries fomentées en dessous; Mr Antoine, qui a retardé l'exécution de ce chemin pourrait seul, s'il le voulait, vous instruire du motif.*

*Les messieurs du bourg désireraient faire accomoder leur rue; je leur ai annoncé que je ne contribuerais point, je m'imagine que si vous jugez à propos d'interrompre le chemin vous ne leur accorderez rien pour leur bourg particulier.*

*Recevez je vous prie, Monsieur, mes remerciements; je suis trop reconnaissant des bontés que vous avez eu et de la peine que vous avez prise; je serais bien flatté, ainsi que nos dames, si la tranquillité vous permettait de vous absenter quelques jours pour vous délasser à Linards. Le plaisir de vous recevoir augmenterait le respect avec lequel je suis, Monsieur, votre très humble et très obeissant serviteur*  
signé Bourdeau de la Judie Linard le 28 aout 1789

Il est impossible de dire si les évènements révolutionnaires influent à cette occasion sur les rapports entre les habitants et le seigneur Bourdeau; en tout cas l'Intendant en tire les conséquences, et fait arrêter les travaux:

*A M. Bordeaux de la Judie 28 aout 1789*

*Comme ce n'était, Monsieur, que pour les habitants de Linards et à leur demande que je m'étais prêté à faire faire le chemin qu'ils avaient demandé, ils sont absolument les maîtres de l'abandonner, et vous pouvez les prévenir que je ne donnerai pas de suite à leur engagement, quoiqu'en bonne forme, qu'ils avaient pris par leur délibération, mais qu'ils ne pourront plus jouir de la diminution qui leur avait été accordée.*

*Je vais écrire à Antoine de suspendre les travaux et de me donner le compte de ce qu'il a dépensé ...*

*Les habitants de Linards ne sentent pas combien de toute manière ils se font tort à eux-mêmes ...*

*Quant à la traversée du bourg ils sont bien les maîtres de la faire s'ils le jugent à propos, mais après ce qui s'est passé je ne puis m'en mêler en aucune façon.*

*A Antoine à Eymoutiers*

*Mr Bourdeau vient de me marquer hier que les habitants de Linards ne voulaient plus donner suite à la route que vous avez commencé; je vous prie de suspendre tout de suite les travaux, et de m'adresser un état de ce que vous avez dépensé, j'aviserais au moyen de vous faire rembourser.*

Le 6 Septembre 1789, en adressant à l'Intendant le relevé des quelques travaux engagés fin Juin, Antoine lui confirme avec son orthographe particulière l'ambiance d'hostilité qui règne à Linards à leur encontre; son relevé nous donne d'intéressantes informations sur les salaires pratiqués, tant pour des journaliers que des contremaîtres:

*A Eymoutiers le 6 7bre 1789*

*Monseigneur,*

*j'ai l'honneur de faire passer ci-joint les devis et détails des terrassements et pavés de la traversée du bourg de Linards, ainsi que l'état de la dépense qui est faite pour le commencement de la route entre ledit bourg de Linards et la route de Périgord en Bourbonnais.*

*Il me paraît monseigneur que Mr Bordeaux vous a donné connaissance de l'entreprise que les habitants de la paroisse de Linards avaient envie de faire: il y a quelques temps qu'ils se parlaient entre eux pour faire adresser un placet au ministre pour cette route.*

*De plus on fait tous les jours des menaces en disant que si je recommence à faire travailler sur cette dite route, que je m'en repentirais, et que ce ne serait pas par eux-mêmes, mais que leurs femmes feraient bien à leur place. Je ne sais point quel est leur sentiment là-dessus pour tenir des propos semblables. J'aime bien mieux que le chemin reste, que s'il m'en coûtait la vie.*

*Pour les habitants du bourg de Linards ils désiraient beaucoup que leur pavé se fit.*

*Etat de la dépense qui est faite pour l'ouverture de la route de Linards à la Croix-Ferrée du 9 juin au 15 juillet 1789:*

*Art 1° transport d'outils*

*le 9 juin j'ai payé à Joseph Arnaud et un homme et deux voitures de St-Bonnet la somme de 8 livres pour le transport des outils de Masléon à Linards*

*Art 2° Piquettement et terrassement*

*du 10 au 13 juin idem j'ai payé à Léonard Cruveilhaire et 3 hommes de Glanges 9£ 12s pour l'emploi de 12 journées au dit piquettement et terrassement à raison de 15 sols par jour.*

*Art 3° Tâches à prix fait*

*terrain pierreux à déblayer et à repousser hors du chemin*

*commencé le 23 juin, François Lapasquette et 3 hommes de Linards, fini le 1er juillet  
long: 6 toises, largeur 3 toises, hauteur 0 toise 2 pouces, soit 6 toises à 2£ 5s=13£ 10 s*

*Art 4° Idem à la précédente, à rouler en partie à 10 toises*

*commencé le 2 juillet, François Lapasquette et 3 hommes de Linards, fini le 12 juillet  
long: 15 toises, largeur 1 toises 3 pouces, hauteur 0 toise 2 pouces, soit 7 toises 3 pouces à 2£ 10s=18£ 15s*

*Art 5° Idem à la suite*

*commencé le 25 juin, Léonard Berteaux et 3 hommes de Linards, fini le 26 juin*

*long: 10 toises, largeur 3 toises, hauteur 0 toise 0 pouce 6 lignes, soit 2 toises 3 pouces à 1£ 15s=4£7s*

Asymontier le 6. 7. 1789

Monsieur



Jay l'honneur des vus faire y apier et joint les desirps  
de détail des terrains et y avais de la traverser  
du Bourg de Linard, ainsi que le tat de la  
de pence qui est faite pour le commencement de  
l'ouverture de la route entre le dit Bourg de Linard  
et la route du perigot en Bour bonnois  
Jyme y avais monsieur que me Bordeaux vous  
a donner l'assurance de l'entreprise que les a  
bitant de la paroisse de Linard a vaient en vi  
de faire, y li a quel que temps qui est fait en  
tre eux pour faire insper un plan au ministre  
pour cette route  
De plus on fait tous les jours des menaces en disant  
que et je recommencen a faire travailler sur cette  
dite route que je ment de pentier et que se ne puis  
par, par eux même, mais que leur femme ferois bien  
a leur plaisir, je n'ai fait point quel est leur sentiment  
la desir pour tenir des greper sem ble ble jay embien  
mieux que les chemin berte que. Et ment l'outait l'avis  
pour les a bitant du Bourg de Linard desirais beaucoup  
que leur y avais se fer

*Art 6° Idem à la suite cinq châtaigniers arrachés  
du 27 juin au 5 juillet idem, à Léonard Berteaux et 2 hommes de Linards, 7£ 10s pour avoir arraché 5  
châtaigniers*

*Art 7° Idem à la suite, terre à déblayer et repousser hors du chemin  
long 15 toises, largeur 3 toises, hauteur 0 toise 1 pouce soit 7 toises 3 pouces à 1£ 10s=11£ 5s*

*Art 8° Appointement d'un piqueur*

*du 15 juin au 15 juillet 1789 j'ai payé au Sr Tiquet d'Eymoutiers la somme de trente livres pour ses  
appointements d'un mois, qu'il a resté pour conduire les ouvriers dudit atelier.*

*Projet de ladite route du 22 au 28 7bre 1788*

*Le 28 7bre idem j'ai payé à François Foucaud et 3 hommes de Linards la somme de 18£ pour l'emploi  
de 24 journées pour le projettement, ou pour avoir buté les piquets, dans la longueur de 407 toises de  
ladite route à raison de 15 sols par jour.*

*Total général : 120£ 19s*

*Dans ledit état ci-dessus je ne comprend point les journées que j'ai passé pour faire le projettement et  
les tracés, ou pour avoir fait les devis estimatifs ainsi que le petit plan et devis de la traversée du  
bourg de Linards*

*Fait à Eymoutiers le 6 7bre 1789*

*signé Antoine*

Les salaires évoqués sont donc de 30 livres par mois pour un contremaître, et de 15 sols par jour pour une équipe de quatre hommes, soit moins de 4 sols par homme, ce qui paraît faible par rapport aux salaires moyens relevés en Limousin (ceci ferait environ 5 livres en un mois complet ; par comparaison le salaire moyen annuel d'un domestique ou journalier en Limousin est d'environ 200 livres).

Finalement 170 livres seront payées à Antoine, juste avant la fermeture de l'Intendance (partage de la généralité de Limoges en trois départements), le 7 Septembre 1790.

Le conflit entre la paroisse et l'Intendance se conclura sur une polémique entre le premier maire de Linards, (le curé Gay de Vernon) et l'Intendant, au sujet des impôts de 1790 : ceux-ci étaient normalement réduits pour tous les contribuables, compte-tenu de la nouvelle participation à l'impôt des ci-devant privilégiés, notamment Bourdeau de la Judie à Linards :

*Monsieur,*

*nous avons eu déjà l'honneur de vous écrire au sujet du vote des impositions de quatre vingt dix. Nous l'avons confronté avec le vote de quatre vingt huit et il se trouve que nous n'avons éprouvé aucune diminution. Les contribuables de cette paroisse ayant appris qu'il y avait cette année beaucoup de soulagement désirent savoir la raison pour laquelle ils ne sont pas de ce nombre, et disent hautement qu'ils ne seront de paiement qu'au préalable ils soient instruits des motifs pour lesquels ils sont traités de la sorte. J'espère que vous nous donnerez satisfaction sur cette demande.*

*J'ai l'honneur d'être avec respect, monsieur, votre très humble et obéissant serviteur,  
De Gay de Vernon, prieur et maire de la paroisse de Linards, le 27 avril 1790*

Mais la paroisse de Linards avait obtenu en 1789, comme promis, une diminution d'impôt royal, pour compenser le financement de la route. Celle-ci étant abandonnée, l'Intendant qui n'a pas la mémoire courte, fait rembourser cette somme en 1790 aux habitants de Linards ; les habitants ont donc le sentiment que, seuls de la province, ils sont plus imposés en 1790 qu'en 1789 :

*Cette augmentation provient, comme je vous l'ai dit, de ce qu'il a été accordé en considération du chemin en 1789 une diminution de 2000 sur le principal de la taille de 1789, qui avec les accessoires s'éleva à 4360, et cette diminution ne fut accordée, comme il était juste, qu'à la condition que le chemin dont il s'agit aurait son exécution. Comme il est survenu depuis des oppositions à la construction de ce chemin, et que par conséquent il n'a pas eu lieu, il était donc juste de faire rendre en 1790 à votre paroisse la diminution qu'elle avait obtenue en 1789 pour cet objet, et c'est précisément cette rentrée qui occasionne l'augmentation dont se plaignent vos paroissiens, sans laquelle les anciens contribuables auraient éprouvé cette année une diminution très sensible, produite par l'imposition des ci-devant privilégiés.*

*Vous voyez d'abord qu'au lieu de 4360£ qui devaient être en augmentation, comparaison faite avec les impositions de 1789 il n'y a que 3896, c'est donc déjà une diminution de 464 que la paroisse aurait eu de plus puisqu'il est juste qu'il lui soit réimposé la même somme dont elle avait joui mal à propos pour le chemin qu'elle n'a pas fait, elle se trouve avoir eu 464 de moins sous l'effet de la diminution occasionnée par l'imposition des ci-devant privilégiés; en second lieu les ci-devant privilégiés supportent au rôle de 1790 1400£, ce qui est encore une diminution pour les anciens contribuables.*

*Vous voyez donc, monsieur, que la paroisse de Linards jouit dès à présent de plus de 1800£ avec l'imposition des ci-devant privilégiés. D'ailleurs la réimposition ne doit avoir lieu que pour 1790; votre paroisse sera diminuée au département prochain de*

*2000 sur son imposition principale de 1791, et elle sera remise à son taux ordinaire qui se trouve augmenté en 1790 parce qu'il a été nécessaire non seulement de le remettre sur le même pied qu'en 1788, mais encore d'y ajouter les 4360 qui avaient été diminués en 1789 pour indemnité d'un chemin qui n'a pas eu lieu. Vous sentez donc, monsieur, que si la paroisse ne parait pas éprouver sensiblement la diminution que lui procure l'imposition des ci-devant privilégiés, c'est qu'elle avait à remplacer l'indemnité qui lui avait été accordée en 1789.*

Ce premier projet de désenclavement, mené semble-t-il par la seule volonté du nouveau et dernier seigneur de Linards, n'était en fait pas ressenti comme nécessaire par la majorité des habitants qui se souciaient peu de se déplacer hors de la paroisse, et nous verrons qu'il en sera de même pendant de nombreuses années encore. L'incompréhension réciproque entre les volontés novatrices extérieures à la paroisse et la méfiance des habitants, situation récurrente en Limousin, conduit ceux-ci à réagir par l'inertie ou la violence, au moins verbale.

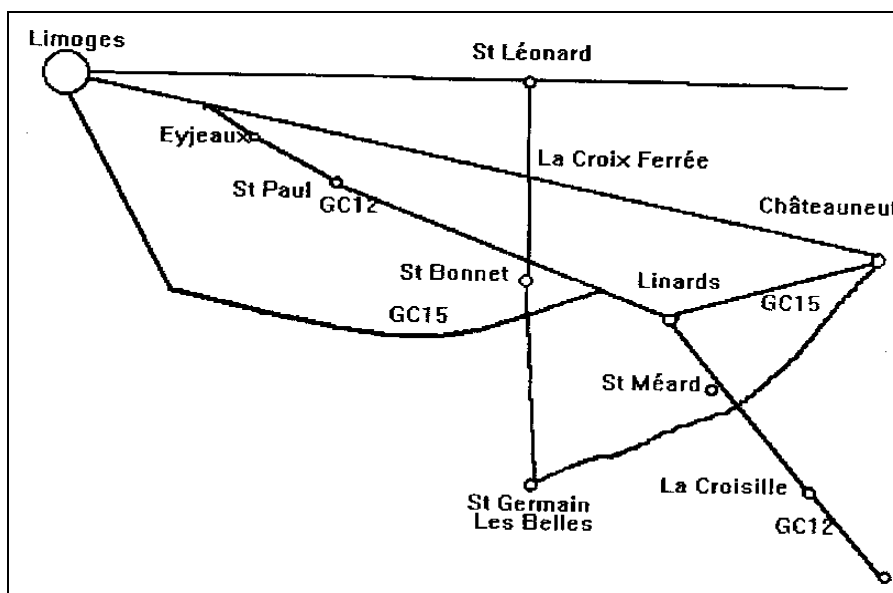
Il faudra attendre un demi-siècle pour qu'un projet similaire soit de nouveau envisagé, et cette fois mené à terme sur un autre tracé.

Cette première tentative met déjà en évidence l'essentiel des difficultés présentées par l'amélioration de la voirie de la commune : étroitesse et humidité des chemins en général inaccessibles au voiturage, et, dans le bourg, présence d'obstacles (maisons décalées, fontaines) empiétant sur la voie publique.

#### IV - Le désenclavement, 1844 - 1854

Aucune modification notable ne semble affecter les voies de communications dans la région de Linards entre 1789 et 1844, et l'état des chemins s'est plutôt aggravé durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle : des mentions éparses dans les délibérations du conseil municipal nous en tracent un tableau peu reluisant: "*Les chemins vicinaux ordinaires de la commune qui sont dans un état tel qu'on ne peut plus les pratiquer*" (1844), "*La plupart des chemins de la commune sont impraticables*" (1853). Quant à la rue également "*impraticable*" qui traverse le bourg, le conseil municipal, voulant "*procéder à une mesure sanitaire tenant à la rendre moins boueuse et moins humide*", en vend la boue aux enchères pour trois ans à compter du 1er Janvier 1843... En 1848, le conseil municipal, parlant d'une portion de cette rue, nous signale que "*cette partie n'a qu'environ deux mètres trente trois centimètres de largeur, ce qui rend ce chemin presque impraticable.*" En 1912 encore : "*sur une assez grande longueur, par suite de l'étroitesse de la chaussée et du défaut de caniveaux ces accotements sont défoncés et forment de véritables fondrières très dangereuses où les voitures chargées s'embourbent fréquemment.*"

En 1833 (cf page 50) trois chemins de moyenne importance passent non loin de Linards:



- au Nord de la commune le chemin de Châteauneuf à Limoges par Aigueperse qui passe non loin du village d'Oradour. Ce chemin joint les Petites Maisons, la Boule d'Or, le carrefour au Nord d'Oradour, le Duveix.



Au croisement situé à égale distance entre le Duveix et Mazermaud, ce chemin rencontrait celui de St-Bonnet à Châteauneuf et se dirigeait, en laissant Ribière-Gagnoux à sa gauche, vers Sivergnat (commune de St Bonnet) . Ce tracé est inscrit sur le cadastre napoléonien.

- a l'Est, le chemin de Sussac à Limoges (noté sur l'ancien cadastre : "ancien chemin de St Léonard à Chamberet", il passe sur un chemin longeant la limite de la commune par les Petites Maisons, la Bessade et au Sud du Puy de Vaux.) et celui de Saint Germain les Belles à Châteauneuf (également noté sur le cadastre napoléonien comme "l'ancien chemin de St Méard à Châteauneuf"). Il joint Ligonat (commune de St Méard) à Chaucher (commune de Châteauneuf) .

Le bourg est relié à ceux-ci par des sentiers.

Trois autres chemins ont la faveur de la commune :

- du bourg à Châteauneuf.
- du bourg à la commune de Saint Bonnet (noté sur le cadastre napoléonien : "ancien chemin de Pierre Buffière à Linards " et qui passe au Sud de Meyrat.). Il rejoint la route de Saint Léonard à Saint Germain les Belles, et permet surtout d'aller à Limoges par le carrefour de la Croix Ferrée.
- du bourg à Saint Méard.

On peut enfin signaler que le cadastre napoléonien indique un chemin de Linards à St Léonard par Bonnefont.

C'est la monarchie de Juillet (1830-1848) qui, par la loi du 21 mai 1836, favorisa la création et l'achèvement des routes communales. Cette loi créa trois catégories de chemins vicinaux:

- les chemins vicinaux ordinaires
- les chemins vicinaux d'intérêt commun
- les chemins vicinaux de grande communication

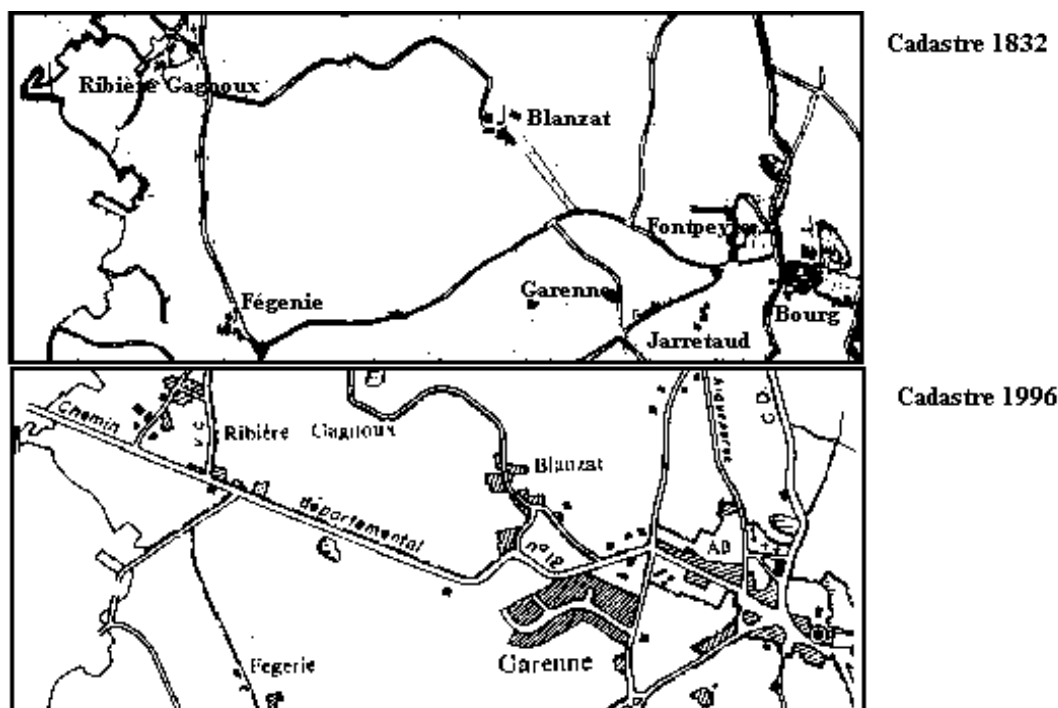
Jusqu'en 1836 les édiles n'ont pratiquement fait aucune dépense pour les chemins. En moyenne annuelle ils ont dépensé 8% des revenus communaux pour les routes. Cette moyenne cache une grande disparité : en 1817, pour la réparation du chemin de Linards à Limoges, 100f sont dépensés sur un budget municipal de près de 500f, mais de 1820 à 1837 rien n'est fait pour la voirie.

Mais les travaux importants sur les chemins vont se développer dans les années 1840 avec deux priorités pour désenclaver Linards :

- d'abord le chemin permettant d'aller à Limoges (chemin n°12)
- puis le chemin qui mène à Châteauneuf (chemin n°15).

## Le chemin de grande communication n°12

Tracé du GC N°12 en 1832 et 1996 :



Actuellement c'est la départementale n°12. Ce chemin permet de joindre Limoges en passant par la commune de Saint Bonnet puis Saint Paul et Eyjeaux. Vers le Sud-Est il se dirige vers Treignac par La Croisille sur Briance et Chamberet. Dans cette direction, sur le territoire de Linards, ce chemin ne nécessitait pas de travaux considérables : c'était celui qui en 1833 avait 4 mètres de largeur et qui allait jusqu'aux limites de la commune de Saint Méard.

Par contre entre le bourg et la commune de Saint Bonnet, il fallait procéder à l'achat de terrains pour créer de toute pièce cette route coupant droit en rase campagne et qui évitait l'ancien tracé qui serpentait en traversant les villages de Blanzat et Ribière-Gagnoux.

On trouve la première mention de la route n°12 dans une délibération du conseil municipal du 7 octobre 1843 : *"le conseil [...] est d'avis de demander comme chose d'une très haute importance et d'un très grand intérêt pour la commune que la route de grande communication n°12 soit ouverte et continuée jusqu'à la route n°15"*; c'est à dire jusqu'à Ribière-Gagnoux

.Le conseil municipal du 4 février 1844 évalue à 1680 F la somme nécessaire pour indemniser les propriétaires qui n'ont pas fait don des terrains sur lesquels la route

n°12 sera tracée entre le bourg et la limite de la commune. Ces indemnités, excepté pour cinq parcelles à exproprier, ont été fixées à l'amiable.

Le préfet demande, par une lettre du 29 février l'avis du conseil sur les réclamations qu'aurait fait naître l'enquête sur la portion du chemin de grande communication n°12 situé dans la traversée du bourg de Linards et du village de Lafontpeyre. Le conseil du 11 mars adopte à une majorité de 11 voix contre 2 le plan proposé :

*" 1° Mr le Président a ouvert la séance et a dit qu'il avait fait convoquer les quatorze plus forts imposés de la commune qu'il proposait de les admettre au Conseil afin de délibérer sur la proposition ayant pour objet d'établir un impôt extraordinaire s'élevant à deux mille deux cents francs destiné au paiement des terrains non concédés gratuitement servant à l'assiette de la route de grande Communication n°12; lesquelles indemnités sont déjà déterminées et arrêtées entre le Maire et les propriétaires et approuvées par le Conseil municipal, excepté pour les parcelles appartenant aux héritiers Devaud et à l'épouse de Demars qui doivent être expropriées. MM Delalande Philippe Marc Antoine, propriétaire à Neuwillard, Nouailher Paul demeurant à Linards, Faucher Joseph propriétaire à Buffengeas, Delapaquette Jean, Léonard Sautour, Beau Joseph, Vilette Jean Pierre, Sautour Jean, Crousillat Léonard, Thuilléras Léonard, Debernard Léonard, Soumagnas Denis, Bomouret (?) Léonard, Etienne Coudert tous propriétaires à Linards y demeurant comme étant les plus forts imposés a demandé que le Conseil eut à délibérer sur la vente des Communaux appelés les puits de Linards appartenant à la section du bourg de Linards. Le Conseil sur la proposition de Mr le Maire a , à la majorité de huit contre six déclaré autoriser la vente des dits Communaux pour le prix, en provenant, être employé au paiement des terrains non concédés pour l'assiette du chemin de grande communication n° 12 et prie Monsieur le Préfet d'accorder ou d'obtenir l'autorisation nécessaire pour parvenir à cette vente.*

*Les plus forts imposés après ce vote, ont été appelés ainsi que le Conseil municipal à délibérer sur la proposition ci-dessus (vôte de l'impôt extraordinaire) par Mr le Maire ; mais cette proposition a été rejetée à une grande majorité.*

*2° qu'il convenait d'établir trois journées de prestations en nature et cinq centimes spéciaux au principal des quatre contributions directes de 1845 ainsi que le tiers des prestations laissées à la disposition du Maire sera surveillé dans son exécution par un agent voyer appartenant à l'administration des chemins vicinaux. Le Conseil prenant en considération cette proposition a déclaré l'approuver et déclaré qu'il convenait de porter cette allocation au budget pour entretien et réparation des chemins vicinaux de grande Communication."*

Cette séance appelle quelques commentaires.

Le tracé du chemin entre le bourg et Ribière-Gagnoux est adopté. A cette date les communes sont chargées de l'entretien des chemins de grande communication. Les fonds départementaux, quand ils existaient, sous forme de subventions, viennent à la décharge des communes. Les ressources qui sont possibles d'appliquer à ces dépenses se composent de ressources ordinaires et extraordinaires. Si les ressources ordinaires, basées sur les quatre contributions directes sont insuffisantes, ce qui est le cas à Linards, la commune peut voter, avec le concours des contribuables les plus imposés, des suppléments : les ressources extraordinaires. Des prestations en nature peuvent aussi être votées. Dans chaque commune un état des personnes soumis à l'imposition est créé, il indique le nombre de charrettes et de bêtes de somme qui peuvent être utilisées.

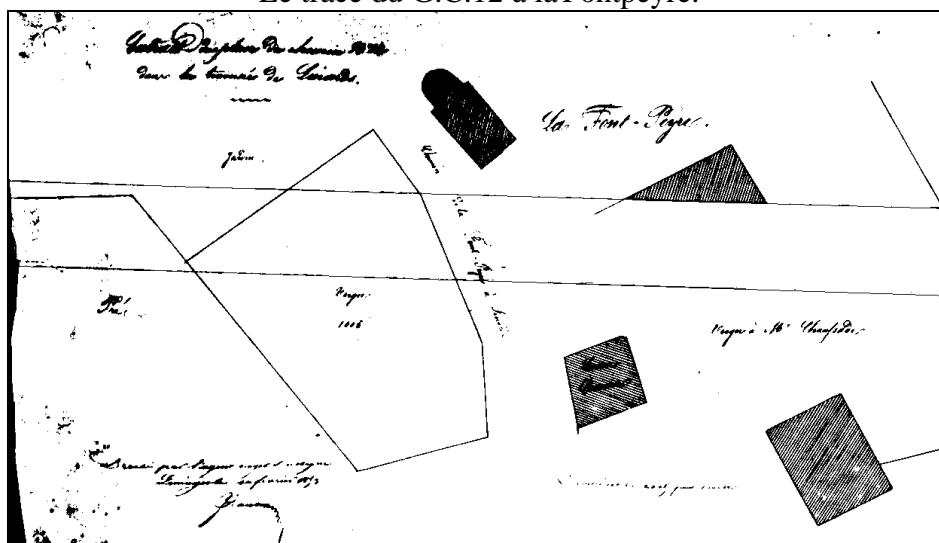
Tout habitant de la commune est passible de cette prestation en nature (jusqu'à quatre jours par an) s'il est porté au rôle des contributions directes, mâle, valide, d'au moins 18 ans et 60 ans au plus. Ajoutons que les contribuables peuvent se libérer en argent.

Ainsi les notables ont repoussé l'impôt extraordinaire de 2200 F mais ont fait vendre des communaux et établir des prestations en nature. Ces moyens se révèleront insuffisants et le 11 Août le conseil municipal et les 16 plus forts imposés accepteront cette fois un impôt extraordinaire de 2000 F payable en deux ans.

Par une lettre du 24 Octobre le Préfet propose en échange de l'abandon du tiers des ressources pour les chemins, la confection de la partie du chemin qui se trouve entre la route de Saint Germain à Saint Léonard et *"la dernière fraction de chemin qui a été donnée en adjudication dans la dite commune, c'est à dire à partir des bâtiments des époux Duris en traversant le dit bourg de Linards."* Le conseil en souhaitant que l'adjudication ne tarde pas, vote pour cette proposition tout en précisant *"qu'il a fait tous ses efforts pour livrer les terrains que doit occuper l'assiette de cette partie de route en imposant extraordinairement la dite commune pour une somme de deux mille francs et qu'en conséquence il serait bientôt temps que cette commune put jouir des sacrifices énormes qu'elle a fait au sujet de la dite route."*

Le préfet réussit donc là où l'intendant avait buté et sur une carte d'Etat-Major de 1854 le nouveau tracé du chemin de grande communication est indiqué sur la commune. Mais le chemin n'est sûrement pas entièrement terminé car en avril 1855 la municipalité estime à 380 F le terrain à céder à Ribière pour cette route et décide de ne pas élargir le chemin de La Fontpeyre à la sortie du bourg car l'un des propriétaires refuse les conditions de la commune.

### Le tracé du G.C.12 à la Fontpeyre:



Pour la construction de la nouvelle route, des limites des communes de Linards et St Bonnet jusqu'au bourg, les propriétaires ont généralement cédé gratuitement leurs terrains sauf pour neuf d'entre eux qui, soit ont vendu leurs parcelles, soit ont été expropriés (deux propriétaires). Les achats de ces terrains ont été effectués en 1847.

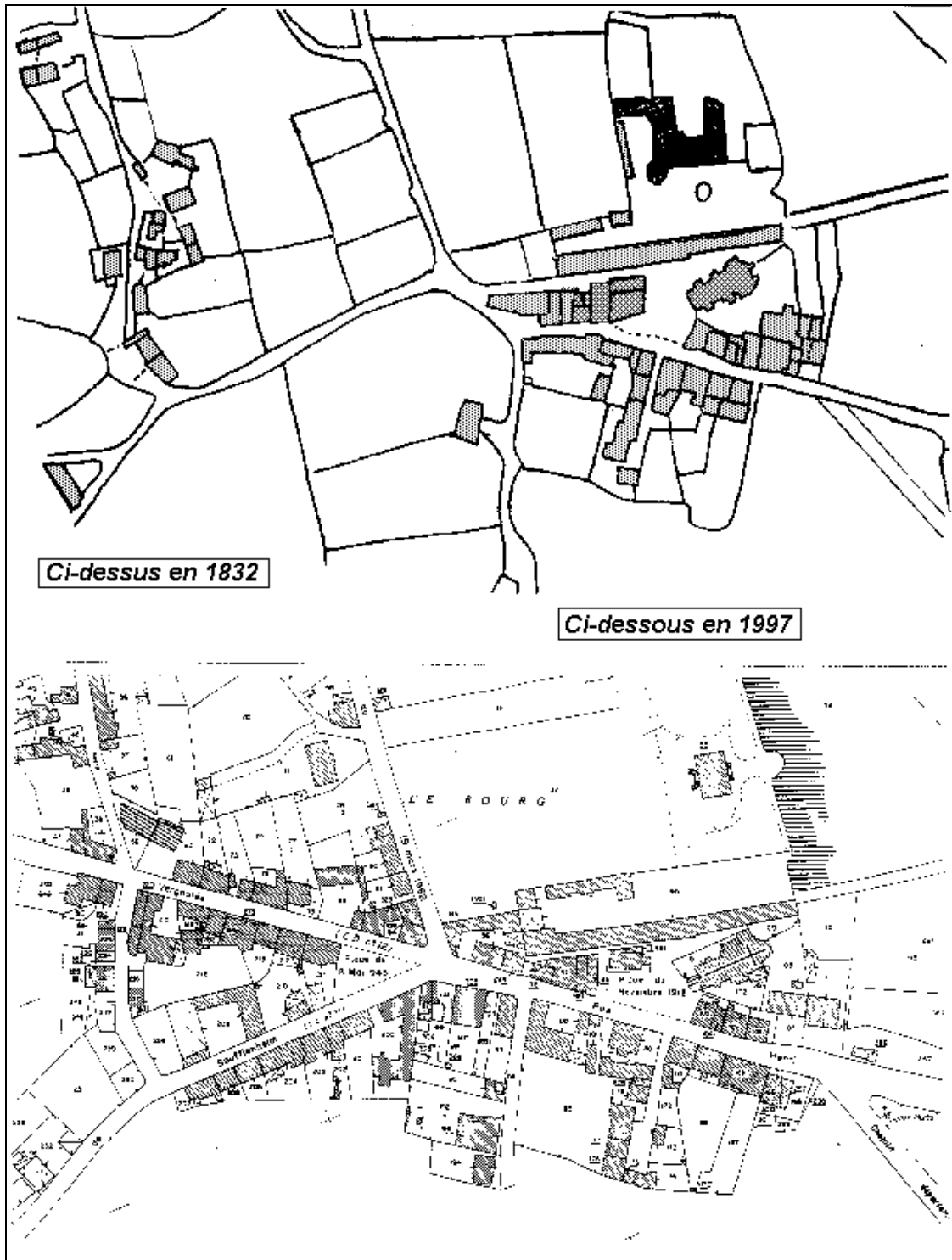
Si ce tracé en rase campagne n'a pas provoqué de difficultés il n'en est pas de même pour l'alignement des façades dans le bourg (voir les plans page suivante).

C'est, comme nous l'avons vu, durant le conseil municipal du 4 février 1844 que les parcelles devant être achetées ont été désignées. Sept propriétaires sont concernés dont un a refusé un accord à l'amiable et a vu son terrain exproprié.

En général, que ce soit dans le bourg ou dans les alentours, pour chaque parcelle, une somme d'environ 100 F a été payée ce qui est le cas pour huit d'entre elles. Cinq parcelles ont coûté beaucoup plus cher; une grange vendue 500 F en 1845, trois maisons payées respectivement 250 F en 1847, 1800 F en 1862 et 9000 F en 1913. On peut aussi signaler une indemnisation originale pour Mr Chaussade à qui on donne la cave de sa maison qui appartenait à la commune.

Les ventes, pour un total de 13150 F se sont faites sur 68 ans, entre 1845 et 1913 mais les trois quart étaient conclues entre 1845 et 1847.

En somme, la municipalité aidée par la loi de 1836, a réussi une opération qui s'avérait délicate puisque la route tranchait droit à travers le bourg, comme le montre la juxtaposition des cadastres avant et après son passage :



Pour illustrer les difficultés rencontrées dans la traversée du bourg, nous avons choisi trois ventes exemplaires:

Un différent éclate en 1845 entre la commune et Mr Noualhier, propriétaire du château, concernant le passage du chemin sur une partie de sa prairie. C'est actuellement l'embranchement des départementales 12 et 15 devant le monument aux morts. Voici la délibération du conseil municipal du 4 mai 1845 :

*"A dit que Monsieur Nouailher propriétaire à Linards aurait fait signifier un acte d'opposition à l'entrepreneur du chemin de grande Communication n°12 pour faire cesser les travaux de terrassement dans la traversée de sa prairie, que néanmoins sur les observations qu'il aurait faites il aurait déclaré consentir à ne pas donner suite à son opposition si l'administration consentait à faire clore son pré de murs à la sortie de Linards, le Conseil municipal a déclaré qu'il était grandement surpris de la demande formée par Mr Nouailher en construction de murs à la sortie de Linards, disant que Mr Nouailher avait verbalement fait ou promis de faire en présence du Conseil municipal dont il était alors partie, abandon gratuit du terrain nécessaire à l'assiette du chemin n°12 et sans former aucune demande en indemnité, que postérieurement lorsqu'on lui présenta à signer le cahier de souscriptions pour les abandons gratuits, il paraît qu'il se fit des réserves en y apposant sa signature, réserves dont le Conseil n'est pas à portée d'apprécier le mérite, n'en ayant aucune connaissance, mais le Conseil prie avec instance Mr le Préfet d'examiner ses réserves avec la plus scrupuleuse attention avant que le Conseil du département soit saisi de cette affaire."*

Deux ans plus tard, le conseil municipal refuse l'indemnité demandée par Mr Noualhier.

Le 24 septembre 1850 un plan est dressé par les services préfectoraux. Il représente le tracé du futur chemin dans la prairie du châtelain. Le propriétaire refusant cette vente, un jugement d'expropriation est prononcé le 14 octobre 1853 pour lequel le montant de l'indemnité sera de 200 F. Mais avant que cette expropriation entre dans les faits, Mr Noualhier, par une lettre au conseil municipal du 26 février 1854, fait don de ce terrain ainsi que de la somme de 100 F... C'est sans doute parce que M. Noualhier a été lui-même nommé maire par le Second Empire en 1852.

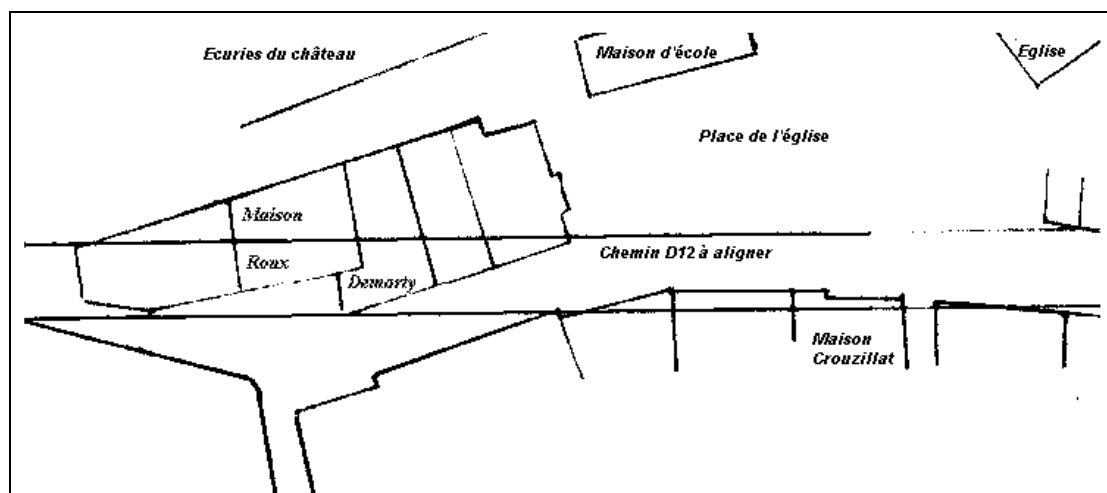
Il aura fallu neuf ans pour régler l'achat de dix ares.

En 1846, pendant six mois un différend oppose une habitante de Linards, soutenue par la municipalité, aux services de la Préfecture.

Jeanne Demarty avait fait percer une fenêtre dans sa maison, située dans l'alignement de la nouvelle route sans attendre l'autorisation préfectorale, pour louer le rez-de-chaussée à un boulanger qui venait de s'installer dans le bourg. L'agent-voyer dans son rapport, après avoir expliqué que la maison est entièrement sur le tracé de la future rue, propose que Jeanne Demarty soit condamnée à démolir la façade quitte à ce que la commune lui accorde une indemnité pour l'aider à reconstruire sur l'alignement.

Cette décision aurait provoquée la démolition de la moitié de la maison.

Déclarée en contravention au règlement des chemins vicinaux, la plaignante envoie un nouveau courrier au préfet, signé par le conseil municipal, dans lequel elle explique que *"l'ignorance, la nécessité et la misère qui m'accablent, étant seules la cause de cette infraction à votre règlement sus cité. Mère de trois enfants, dont deux en bas âge, abandonnée de mon mari, sans fortune, sans aucun moyen de subsistance; j'ai trouvé dans la ferme de la presque totalité de ma maison un moyen de donner du pain à mes enfants, j'ai cru devoir le saisir avec empressement, parcequ'il me semblait être un bienfait tout providentiel"*.



Le maire lui-même écrit au préfet : *"Pressée par le besoin, elle en a affirmé, à un boulanger, la presque totalité et c'est pour éclairer l'appartement destiné à la boulangerie qu'elle a été obligée de pratiquer cette ouverture. Si on force Jeanne Demarty à démolir la façade de sa maison, il lui est impossible, vu son indigence, de pouvoir faire reconstruire ce même mur et force lui sera d'abandonner son habitation et de se voir elle et ses enfants sans asile."*

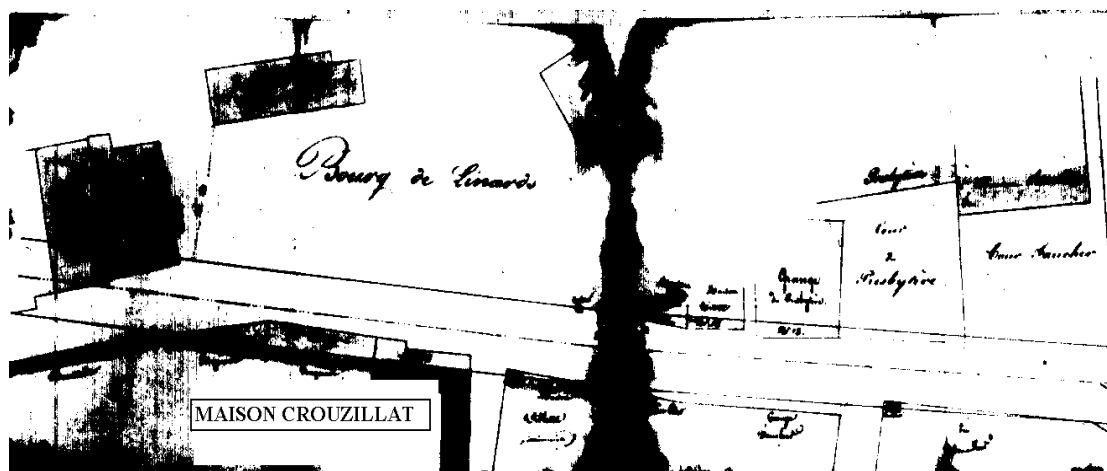
Cette femme n'était peut être pas entièrement dénuée de ressources puisqu'elle exerçait la profession de sage-femme.



Toutefois, se rendant aux arguments exposés, le préfet répond : "*Cette maison n'étant pas la seule qui obstrue la circulation, nous proposons pour concilier autant que possible la malheureuse situation de cette femme avec nos devoirs, de tolérer cette infraction aux règlements de la voirie et de n'exiger la démolition du bâtiment que lorsque les voisins se décideront ou seront forcés de se reculer afin de se mettre à l'alignement.*"

Quelques mois plus tard, Jeanne Demarty vendra à la commune la partie de sa maison dans l'alignement pour 250 F .

Il faudra attendre août 1862 pour que la maison voisine, celle de Catherine Roux qui forme une saillie importante sur le chemin (voir plan), soit vendue à la commune pour 1800 F .



Sur le plan dressé en 1912 et représentant la traversée du bourg, la maison de Joseph Crouzilnac, située devant la place de l'église, déborde de 2,60 mètres sur la voie publique. L'agent-voyer dans son rapport explique : "*Cette saillie a été de tout temps une gêne considérable pour la circulation dans le dit bourg; mais cette gêne a été notablement aggravée par l'établissement de la voie du tramway départemental qui pour éviter la saillie sus indiquée se rejette du côté droit sur le côté gauche, présentant sur un trajet très court un S très prononcé, constituant un inconvénient pour la voie elle même et une gêne énorme pour la circulation.*"

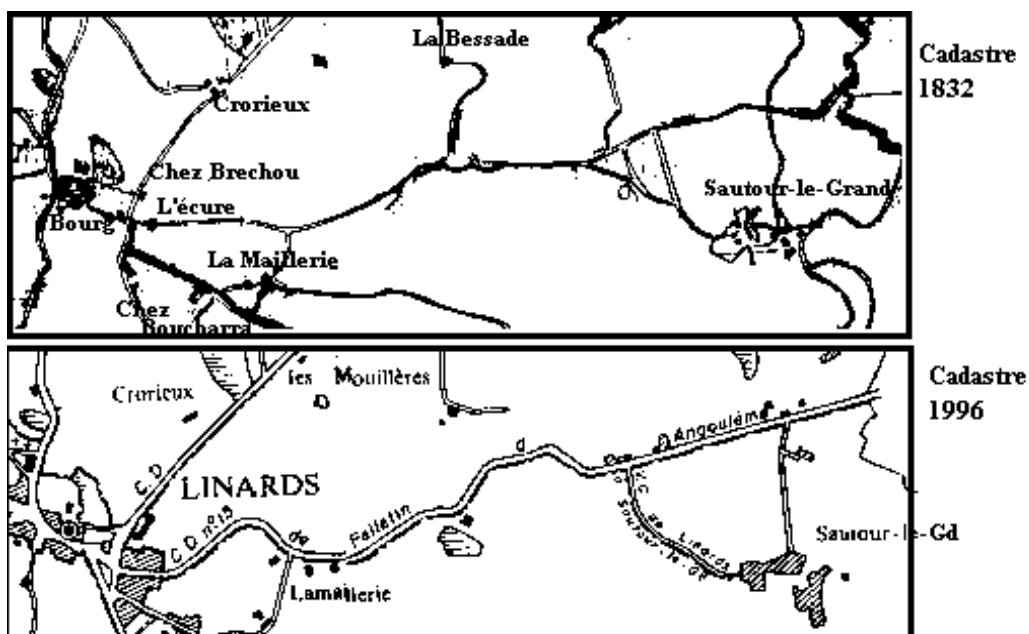
Cette saillie, qu'on remarque sur une carte postale d'avant 1912, réduit à 5,40 mètres la largeur du chemin. La rectification de la façade oblige à reconstruire entièrement la maison. Le propriétaire acceptant de vendre les 31 mètres carré qui dépassent sur la chaussée il recevra le 10 août 1914 les 9000f nécessaires à la construction de la nouvelle maison.



Ainsi la construction de la route n°12, artère vitale pour la commune, aura duré dix ans, de 1844 à 1854. Mais il faudra attendre 1914 pour que la traversée du bourg soit entièrement terminée.

En 1908 le Conseil municipal avait demandé la plantation d'une soixantaine de marronniers sur le bord des chemins D12 et D15, dans la traversée et à proximité du bourg ; bien qu'approuvé par le préfet en 1909, ce projet retardé sans doute par les travaux du "tramway" le long des mêmes routes, n'eut pas de suite.

## Le chemin de grande communication n°15



Ce chemin devait relier Linards à Châteauneuf, il venait de Nontron et allait jusqu'à Felletin et Aubusson.

Une lettre du maire nous livre cette description : "*ce chemin est dans un état tout à fait désastreux et présente en certains endroits des cloaques qui le rendent entièrement impraticable, et en temps de pluie on ne peut y passer qu'en risquant la vie.*"

Les difficultés furent bien moindres que pour le chemin n°12 puisqu'il partait de la sortie de Linards, près de l'actuel monument aux morts, pour se diriger jusqu'aux limites de la commune en direction de Châteauneuf. Toutes les parcelles servant à l'assiette du chemin avaient été abandonnées gratuitement excepté une chôme et une terre appartenant à Marguerite Villetelle qui reçut 60 F en 1847 pour les deux terrains. Il faut dire que le tracé reprenait approximativement celui de l'ancien chemin et évitait simplement certaines courbes.

La construction de cette route fut réalisée en six ans de 1846 à 1851.

Malgré cette relative rapidité les rapports entre les habitants de la commune et les représentants de l'autorité préfectorale pouvaient être tendus comme en témoignent les documents concernant l'année 1846.

Le 10 mai 1846 le conseil municipal refuse d'imposer aux habitants trois jours de travail sur la future route ce qui provoque, de la part du préfet, la réponse suivante : *"Bien que l'administration ne trouve dans votre commune que des entraves de la part du conseil municipal qui, naguère encore, refusait de voter les trois journées de prestations en nature, j'ai néanmoins décidé [...] que la totalité de ces prestations en nature seraient employées cette année sur le chemin de gde communication n°15."*

Quinze jours plus tard le maire s'excuse platement : *"Je vous prie d'excuser, comme déjà vous l'avez fait, le vote du conseil municipal des trois journées de prestations en nature ; C'est un petit moment d'indisposition qui vient des tracasseries qu'éprouvent les prestataires de la part de MM les agents-voyers chargés de faire employer les prestations en nature. Je peux vous donner presque la certitude que l'an prochain le Conseil reviendra à son ancien vote [...] Veuillez, je vous prie, nous accorder que ces prestations soient employées dans les premiers jours du mois prochain, c'est une époque à laquelle l'habitant de la campagne peut le plus facilement se soustraire à ses pénibles travaux."*

Les personnes soumises à cette corvée ne firent pas preuve de beaucoup de zèle puisque le maire indique dans une lettre au préfet du 22 septembre que *"Mr l'agent-voyer dut donner du verbe pour que les prestataires de la commune de Linards fussent appelés et portassent leurs prestations au pont de Ligonat."* Mais si les linardais ne veulent pas travailler sur cette route ils ne tiennent pas non plus à payer ; le 27 septembre les travaux sur la route ont été arrêté et le maire explique que *"Notre commune a été bien malheureuse dans ses produits agricoles que tous nos gens veulent se libérer en nature et il y a humanité et charité de leur accorder cette année cette facilité."*

En 1847 la situation économique entraîne le chômage de nombreux habitants. Pour venir en aide à la population le conseil municipal vote la création d'ateliers de charité. Ainsi les bénéficiaires, travaillant pour la commune sur les routes, recevaient un salaire minime. La délibération du conseil municipal du 21 mars 1847 nous éclaire sur cette situation. *"Mr le Maire, président, a exposé que la population ouvrière de la commune ayant épuisé toutes ses faibles ressources pour attendre le haut prix des subsistances et se trouvant en même temps sans ouvrage il y avait extrême urgence à venir à son secours; que les seules que la commune possède consistent dans le produit du rôle des prestations et dans celui des cinq centimes spéciaux, imposés pour la restauration, en 1847, des chemins vicinaux et s'élevant:*

<i>les prestations recouvrables en argent à</i>	<i>2268 F</i>
<i>les centimes spéciaux à</i>	<i>371,68 F</i>
<i>En total à la somme de</i>	<i>2639,68 c</i>

*Qu'en conséquence il proposait d'affecter cette somme à l'établissement immédiate d'ateliers de charité sur les chemins vicinaux de la commune classés par ordre de priorité.*

*Le Conseil [...] considérant que la population ouvrière de la commune éprouve les plus vives souffrances par suite de la cherté des grains et le manque d'ouvrage, que tous les sacrifices que la bienfaisance s'était imposés pour alléger ces souffrances sont épuisés, et qu'il n'existe d'autres ressources dont la commune puisse disposer pour donner du travail à cette nombreuse population nécessiteuse que le produit sus-mentionné des prestations et des centimes spéciaux imposés en 1847.*

*Le Conseil vote l'affectation de cette ressource à l'établissement immédiat d'ateliers de charité sur les chemins vicinaux de la commune et invite M. le Maire à adresser le plus promptement possible, vu l'urgence, expédition de la présente délibération à M. le Préfet pour qu'il veuille bien l'approuver et réclamer en faveur de la commune la plus large part possible dans le crédit de quatre millions mis à la disposition de M. le Ministre de l'intérieur.*

*M. le Maire, Président, a exposé qu'une subvention de 550 francs avait été accordée par le Ministre de l'intérieur, que cette somme réunie à celle de 1135 francs provenant de ressources particulières que par une délibération spéciale le Conseil municipal a effectué à la restauration des chemins vicinaux forme total de 1685 francs. Qu'il convenait donc que le Conseil municipal indiquât le chemin de petite vicinalité qu'il se proposait de classer par ordre de priorité afin de pouvoir y employer la susdite somme soit par adjudication ou par voie de régie selon qu'il conviendra à l'administration supérieure. Le Conseil municipal après avoir examiné les divers chemins de petite vicinalité a été à l'unanimité d'avis de porter la somme de 1685 Francs sur le chemin n°15 de Linard à Châteauneuf et ce à titre d'avance, se réservant de la reprendre plus tard sur les prestations et centimes à venir de 1848 pour l'appliquer aux chemins de petite vicinalité et a invité M. le Maire à adresser le plus promptement possible, vu l'urgence qu'il y a à donner du travail aux indigents, expédition de la présente délibération à M. le Préfet pour qu'il veuille bien l'approuver et autorise sa suite à exécution."*

*Dans le même temps le maire prévenait le préfet "de ne pas retarder l'adjudication à donner sur cette route, la suspension du travail fait que beaucoup de bras sont inoccupés et que cette vacance pourrait vous devenir nuisible."*

En 1849, 224 personnes travaillent sur le chemin. En moyenne ils y ont consacré entre 3 et 6 jours pour se libérer en nature de l'impôt pour les chemins. Ce travail, équivalent à 1509 journées, correspond à un impôt de 1827 F. Ce paiement en nature est le plus élevé trouvé entre 1836 et 1863, la moyenne de l'impôt en nature étant trois fois moins importante.

De 1843 à 1863, la commune a consacré les deux tiers des ressources des routes aux chemins de grande communication c'est à dire le maximum autorisé par la loi. Toutefois, de 1845 à 1847, le chemin n°12 a bénéficié de la totalité des ressources.

En moyenne la ressource annuelle pour ces chemins était de 1820 F.

Les impôts pour les chemins pouvaient être, comme nous l'avons vu, acquittés en argent ou en nature en travaillant un certain nombre de jours sur les routes. Ainsi sur 100 F alloués à ce budget, le tiers provenait du labeur des habitants. De 1845 à 1849 ce mode de paiement a été très souvent utilisé. Par contre dès la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la population préfèrait l'impôt en argent.

A ces ressources s'est ajouté en 1844 un impôt extraordinaire de 2000 F.

En 1847 et en 1848, l'Etat a accordé 550 F puis 1450 F pour le chemin n°15. Son aide était donc sporadique, mais dès la fin du siècle l'Etat et le Conseil Général prennent régulièrement en charge une partie des frais de construction en versant des subventions.

Les habitants, pourtant soucieux de leurs intérêts et peut être justement pour cette raison, ont souvent concédé gratuitement des terrains nécessaires pour les deux chemins de grande communication.

Malgré les réticences des habitants, les budgets étriés, Linards consentit des sacrifices financiers importants au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle pour le désenclavement : très souvent plus de la moitié des ressources municipales était consacrée aux routes.

Les habitants grâce aux nouvelles routes 15 et 12 pouvaient à partir de 1854 joindre Limoges et Châteauneuf dans de bonnes conditions.



Carte d'état-major - 1854

## Le chemin de grande communication N°16

Le tronçon du chemin de grande communication N°16, d'Eymoutiers à St-Yrieix par Châteauneuf, traversant la commune de Linards à l'est de Montaigut, fut construit à partir de 1858. En 1878 les propriétaires de la tuilerie de Montaigut, alors en activité, obtinrent de faire à leurs frais une rampe d'accès de leur entreprise au grand chemin.

Chemin D16



## Le chemin de grande communication N°39

Le chemin de grande communication N°39 dont les études préliminaires ont commencé en 1867 va de Chamberet à Mézières et doit traverser la commune sur quelques centaines de mètres, pour rejoindre Châteauneuf à Roziers-St-Georges.

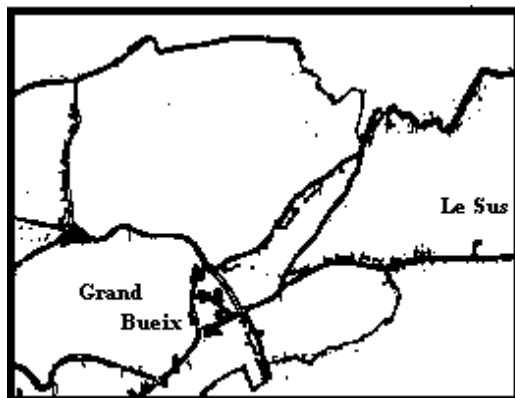
Le tracé par Roziers a été l'objet d'un débat, car un tracé initial évitait cette commune, ou du moins son chef-lieu ; il a fallu une souscription de 500f de quelques particuliers de Roziers pour que le tracé actuel soit décidé, en Juin 1867.



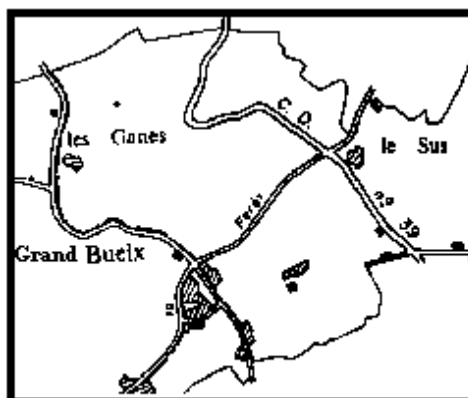
Sur le territoire de la commune de Linards, le chemin est taillé à travers bois et champs, malgré un relief difficile : le rapport de l'agent-voyer du 25 mai 1867 précise que *"le tracé qu'il propose part du GC 15 à la sortie de Châteauneuf, passe par le hameau du Puychat, franchit la gorge du Petit-Bueix sur la chaussée de l'ancien étang du Petit-Bueix, traverse le village de ce nom, passe près du hameau du Sus, laisse à droite celui de Limaginas, tourne à gauche pour passer une gorge très profonde située au dessus de ce hameau et va franchir au-dessus de l'étang du Grand-Bueix dans l'endroit où cette gorge est tout à fait resserrée et la moins profonde; contourne ensuite la montagne pour traverser une autre gorge au-dessus du Bouchaud..."*

*"Ce tracé disons-nous, malgré ces gorges profondes et ces nombreux accidents de terrain n'allonge presque pas le parcours, il tourne tantôt à droite tantôt à gauche de la vraie direction; il a été dirigé, autant que les sinuosités du terrain l'ont permis, de manière à desservir les nombreux et populeux villages des communes qu'il traverse... Cette direction donne à ces villages qui n'ont pas de chemins praticables des communications faciles soit avec leur chef-lieu de commune soit avec leur chef-lieu de canton où leurs affaires les appellent chaque jour ou chaque semaine... Les habitants des communes soit de Châteauneuf, soit de Linards soit de Roziers-St-Georges qui n'ont pas de chemins praticables comme nous l'avons dit plus haut céderont gratuitement presque tous les terrains nécessaires à l'assiette du chemin suivant le tracé que nous présentons".*

Après les enquêtes d'utilité publique, le GC N°39 sera finalement construit à partir de Février 1875.



Cadastré 1832



Cadastré 1996

## VI - Les chemins ruraux et vicinaux, 1880 - 1914

La priorité étant donnée, comme nous l'avons vu, aux chemins principaux, ceux de moindre importance, restèrent en l'état durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle ; un recensement en avait pourtant été fait par la municipalité en 1833 à la demande de la préfecture. Il indique, conformément au cadastre qui vient d'être réalisé, une trentaine de chemins, totalisant 51 km, avec leur dénomination, leur largeur existante et les obstacles qu'ils traversent ; d'abord ceux que le conseil municipal n'entend pas améliorer car il considère que s'ils traversent la commune, ils ne la concernent pas directement (nous y retrouvons l'ancien parcours pré-romain de Châteauneuf à Aigueperse, qui ne dessert pas les villages de la commune) :

N°	Désignation	Longueur actuelle	Largeur	Villages, forêts sur le chemin
1	chemin de Châteauneuf à Aigueperse, part de la maison Cluzaud au chemin n°9 porté au tableau général sous le n°13	2350m	2m	bois de Linards et village d'Oradour
2	chemin de Sussac à Limoges; part de la maison Clusaud au territoire de Châteauneuf. Puy Devaud porté au tableau général sous le n°14	2400m	2m	
3	chemin de Châteauneuf à St Germain; n°14 au tableau général	1400m	2m	

"Le Conseil municipal est d'avis que les chemins portés au présent tableau sont plus utiles à la commune de Châteauneuf et autres qu'à celle de Linards qui n'en retirerait qu'un faible avantage."

Puis ceux que la commune voudrait voir améliorer :

1	Du bourg au territoire de Châteauneuf bourg au pont de prairie du pont à l'enclos de Relier	93m 102m	6m1/2 3m	
Chemin de première nécessité aboutissant au chef-lieu de canton.				
2	Du bourg au territoire de St Bonnet du bourg à l'étang du pecher de l'étang à l'allée de châtaigniers appartenant à Mr Noualier de l'allée à l'achataigneraie de Mme Bastié de la chataigneraie Bastié au territoire de St-Bonnet	158m 145m 220m 2150m	2m 2m 1/4 5m1/2 2m	étang du Péchier bois du Quartier

"Ligne la plus droite et la plus fréquentée pour Traignac, Chamberet, Lacroisille, St Vit, pour aboutir à la route d'Auvergne par la croix ferrée passant et joignant la route de St Germain à St Léonard près le boisbourut."

3	Du bourg au territoire de St Méard depuis le pont de la prairie de Linards au territoire de St Méard "Joignant au chemin n°2 et de grande utilité".	4518m	4m	
4	Du bourg au territoire de St Bonnet; passant par les bois de Meyras	2150m	2m	
5	Du chemin n°3 au bout de la prairie de Linards au territoire de St Méard	875m	2m	
6	Du bourg au territoire de Roziers; depuis le bourg à l'étang deCrosrieux	427m	2m	étang de Crosrieux
7	Du chemin n°4 au territoire de St Bonnet de la cour de Devaux à la croix deBlanzat de la croix au pré de Demarty du pré à la maison du domaine deFegenie de la maison au territoire de St Bonnet	231m 300m 120m 500m	1m1/2 2m 6m 2m	
8	Du territoire de Châteauneuf et passe par ... du territoire de Châteauneuf à la maisonRouvery depuis cette maison au chemin n°2	50m	2m	étang du Grand-Bueix village du Grand Bueix village de Villechenour
9	De Linards au village du Deveix "et même jusqu'à l'étangd'Aigueperse"	1750m	2m	village du Duveix
10	Du chemin n°4 de la croix de Garenne au territoire de Linards	2600m	2m	la Briance
11	Du n°6 de la croix de Buex au territoire de Roziers	2565m	2m	village du Grand-Bueix bois de Linards
12	Du territoire de Châteauneuf ,maison d'Etienne Cluzaud au chemin n°6 le domaine de Chantegrès	1552m	2m	bois de Linards
13	De la maison Cluzaud au chemin n°9	2350m	2m	bois de Linards
14	De la maison Cluzaud au territoire de Châteauneuf, Puy Devaux	2400m	2m	
15	Du territoire de Châteauneuf près de Chauchez au territoire de St Méard	1400m	2m	
16	Du chemin n°2 châtaigneraie Bastié au chemin n°13	855m	2m	village d'Oradour
17	Du chemin n°2 châtaigneraie des héritiers	1400m	2m	bois de Linards

Redon au chemin n°8 châtaigneraie Raymondi				
18	Du champ de foire de Linards au territoire de Châteauneuf par le chemin n°14	2250m	2m	villages de la Maillerie, Manzeix Buffangeas
19	Du n°18 pré de Jean Dublondet au chemin n°18 châtaigneraie de Charles Bonnefond	1225m	2m	village de la Maillerie
20	Du chemin n°1 enclos de Gueras au chemin n°15	955m	2m	village de Sautour le Grand
21	Du chemin n°6 allée de Chantegrès au chemin n°1 pacage de Léonard Thuilleras	847m	2m	
22	Du chemin n°10 croix dite sur la croix ou du pont au territoire de St Méard au lieu de Planche Ferrée	944m	2m	
23	Du territoire de St Bonnet au territoire de St Méard depuis la garenne de Mr Chaussade au chemin n°18 maison Lafarge	1925m	2m	village de Salas
24	Du chemin n°10 châtaigneraie de Pierre Roux au chemin n°23	1857m	2m	village de Manzeix
25	Du chemin n°10 au territoire de St Bonnet	2427m	2m	village de Ribière
26	Du chemin n°7 croix de Blanzat au territoire de St Bonnet	1895m	2m	villages de Blanzat et Ribière
27	Du bourg de Linards depuis l'écurie de Mr Chaussade au chemin n°10 châtaigneraie de X	1777m	2m	villages du Nouhaud Puylarousse et Baubiat

On remarque que presque toute cette voirie a une largeur de 2 mètres, ce qui signifie qu'elle ne comporte ni empiérement ni fossés, et qu'elle n'est en fait accessible qu'aux piétons. Le préfet prendra un arrêté décidant que tous ces chemins devront être portés à 6 mètres, les travaux suivant l'ordre de priorité fixé par le tableau.

On ne trouve cependant pas trace dans les archives d'exécution de ce projet. Jusqu'au Second Empire, toutes les ressources de la commune étaient, nous l'avons vu, consacrées aux chemins de grande communication 13, 15, 16 et 19.

Quelques modestes travaux ont été effectués autour du bourg en 1848 : du bourg à l'étang du Péchier, de l'église à La Fontpeyre, du bourg à Chez-Bréchou, du champ de foire aux Quatre-chemins.

Ensuite et jusqu'en 1867 seuls ont été réalisés 1585 m de chemin de Linards à Manzeix de 1855 à 1857, un ponceau en bois à laMaillerie en 1860, le chemin VO n°9 de Linards à Roziers en dix ans de 1856 à 1867, et une partie du chemin VO n°10 de Linards à Glanges par le Buisson et Salas, en dix ans également de 1864 à 1875.

Aussi un nouveau tableau des chemins vicinaux est-il réalisé en 1867, avec un objectif plus modeste ; il s'agit de les classer en trois catégories : ceux dont l'amélioration est urgente, ceux qui seront faits dans un deuxième temps, et ceux qui peuvent rester en l'état. Le tableau donne la dénomination du chemin, sa longueur totale sur la commune, la longueur de la partie à l'état de "sol naturel" (donc en terre), la longueur de la partie à empierrer, et le coût estimé des travaux:

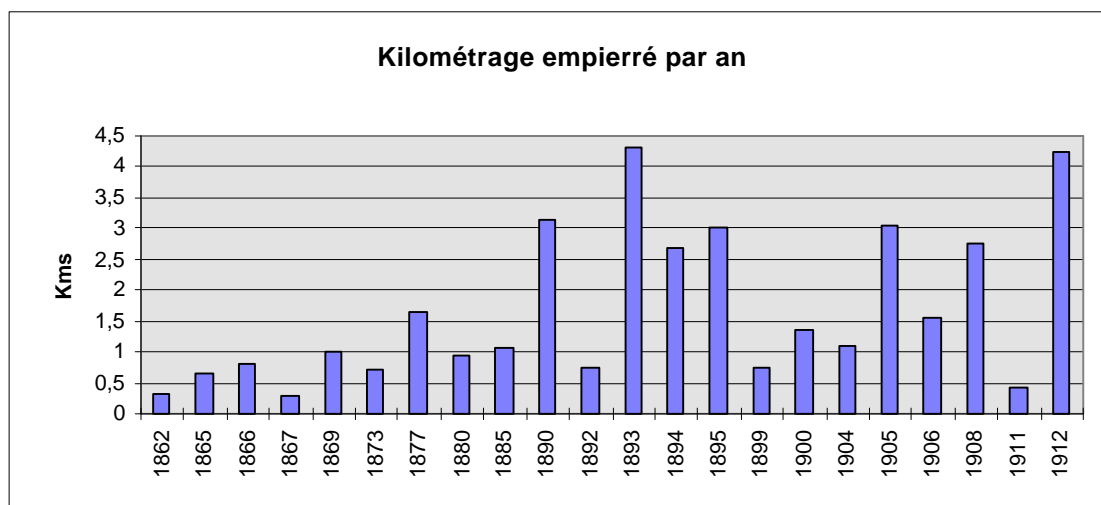
1° catégorie				
1 de Linards àRoziers St Georges	4500m	2000m	2000m	7000 F
2 de Linards à La Croix Ferrée et LaGeneytouse se dirigeant sur St Priest-Taurion par Mazermaux, chez David àBonnefond	4000m	3000m	3000m	10500 F
3 de Linards àMasléon par Villechenour	5000m	5000m	5000m	17500 F
Totaux	13500m	10000m	10000m	35000 F
2° catégorie Etat néant				
3° catégorie				
___ de Linards àGlanges par le Pont des deux-eaux	4500m	3500m	3500m	12250 F
___ de Linards àOradour	2000m	1500m	1500m	5250 F
___ de Linards àSussac par Sautour le Petit	4500m	4500m	4500m	15750 F
___ de Salas àLinards	2000m	2000m	2000m	7000 F
___ de Linards au Duveix	4000m	4000m	4000m	14000 F
___ de Linards àNeuvic par le Gd Bueix	5500m	3500m	3500m	12250 F
___ de Linards àSautour le Grand	3000m	3000m	3000m	10500 F
___ de Linards à StMéard par Le Nouhaud, le Puy-La-Rousse et le Puy Pelé	3000m	3000m	3000m	10500 F
___ de Linards au Bas Besselas	1500m	1500m	1500m	5250 F
___ du Duveix au chemin n°12	2000m	2000m	2000m	7000 F
___ de Blanzac au chemin de G.C.n°12	1000m	1000m	1000m	3500 F
___ de Ribière au chemin de G.C.n°12	1000m	1000m	1000m	3500 F
___ de Lavalade à Limoges parMurat, Fagnier et Le Duveix	6000m	6000m	6000m	21000 F
___ du Burg au chemin vicinal n°10	500m	500m	500m	1750 F
___ Sous le Croux au chemin vicinal n°10	1200m	1200m	1200m	4200 F
Totaux	41700 m	38200 m	38200 m	133700 F

On constate qu'aucun chemin ne figurant dans la 2ème catégorie, seuls les trois premiers chemins devront être entrepris ; dans la plupart des cas toute la longueur du chemin existant est encore en l'état de "sol naturel". Le Second Empire se consacre au chemin de fer, et ne donne pas aux communes les moyens d'améliorer sérieusement leur réseau routier secondaire.

Mais à partir des années 1880, et surtout après 1890, le rythme de construction de la voirie vicinale va s'accélérer, grâce à la conjonction d'une volonté politique, et d'un système de financement nouveau combinant subventions d'état, du conseil général et emprunts.

Les tableaux suivants du kilométrage réalisé par année fait apparaître l'augmentation du rythme des empiètements sous la III<sup>e</sup> République (chemins entiers ou tronçons adjugés pour l'année indiquée):

1856	VO n°9	de Linards àRoziers	2925 mètres
1857		de Linards àManzeix	1585 m
1862	VO N°9	de Linards àRoziers	319 m
1865	VO n°9	de Linards àRoziers	656 m
1866	VO n°10	de Linards au Buisson, Salas	804 m
1867	VO n°9	de Linards àRoziers	302 m
1869	VO n°1	de Linards àMazermaud	1014 m
1873	VO n°10	de Linards àSalas	697 m
1877	VO n°8	de Linards àBuffangeas	1643 m
1880	VO n°5	de Linards àOradour	953 m
1885	VO n°3	de Linards àChantegrès	1077 m
1890	VO n°25	de la Fontpeyre au Duveix	315m
1892	VO n°11	de Sautour-le-Grand au GC15	734 m
1893	VO N°3	de Chantegrès àRoziers	2636 m
1894	VO n°8	de Linards àBuffangeas	2700 m
1895	VO n°8	de Linards vers Sussac	3023 m
1899	VO n°13	de Linards àMontaigut	736 m
1900	VO n°13	de Linards àMontaigut	1366 m
1904	VO n°17	de Linards au Grand Bueix	1106 m
1905	VO n°22	de Mazermaud àLajaumont	1557 m
	VO n°22	de Mazermaud àLajaumont	1072 m
	VO n°82	de Salas àPlaudeix	414 m
1906	VO n°22	de Linards àBonfond	1557 m
1908	VO n°10	de Linards au Buisson	500 m
	VO n°17	de Linards au Grand Bueix	2238 m
1911	VO n°82	de Salas àPlaudeix	415 m
1912	VO n°35	de Linards au Pont de Piquet	4235m



L'essentiel est peut-être d'abord dans la prise de conscience des édiles, mais aussi de la population, de la nécessité de ces travaux qui transparait dans les descriptions des registres du conseil municipal : le chemin projeté est parfois inexistant comme à Villechenour (7/09/1890: "*les voyageurs venant de Roziers, Masléon, Bujaleuf, Peyrat, pour se rendre à Linards ne trouvent plus d'issue quand ils sont à la limite de la commune de Roziers, car la route aboutit en un point au milieu des terres du village de Villechenour; ils se frayent un passage à travers les champs et causent des dégâts dont se plaignent journellement les habitants dudit village, qui se proposent d'arrêter la circulation*". De même à Montaigut, où "*le chemin classé existe à l'état de vieux chemin, praticable quoique étroit. Au-delà, et pour accéder au chemin de grande communication n°16, l'on passait autrefois où l'on pouvait au travers des terrains communaux. Ce n'est que depuis peu de temps, depuis le partage des terrains communaux de Buffangeas et de Montaigut que la circulation s'est trouvée limitée de part et d'autre dans cette dernière partie par les clôtures que les nouveau propriétaires y ont fait établir*".

Il est souvent impraticable l'hiver, comme à Sautour le Grand, au gué que l'on voyait ci-dessus sur le plan du XVIII<sup>e</sup> siècle (6/04/1890: "*les piétons sont alors forcés de traverser les terres et le prés environnants. Les charrettes s'y enfoncent presque jusqu'au moyeu; les conducteurs sont obligés d'abandonner leur attelage et de passer à droite et à gauche du borbier sur les propriétés voisines*".

Surtout la nouvelle mentalité des élus ne supporte plus un état de choses jugé médiéval: (24/02/1889: "*Bien que la commune de Linards ait fait des sacrifices considérables pour obtenir des subventions du département et de l'état, elle est toujours sacrifiée à d'autres communes moins importantes qui obtiennent facilement tout ce qu'elles demandent. En traversant nos hameaux, on se croit revenu au XII<sup>e</sup> siècle: les chemins sont impraticables; sur certains points la culture est abandonnée ou incomplète faute de voies de communications*".

Même le vieux chemin de crête du Duveix à Boulandie, dont le conseil municipal considérait en 1833 qu'il ne rendait aucun service à la commune, est vu d'un autre oeil par le même conseil , le 20 août 1880 :

*" Considérant que l'agent-voyer Pastoureau n'a point suffisamment étudié la valeur et l'importance du chemin de Linards à Aigueperse par Mazermaud, la Tuilerie de Mazermaud et Le Duveix puisqu'il avance, contrairement à ce qui existe, que le lieu-dit La Tuilerie de Mazermaud est placé sur le chemin subventionné n°4 ; que, contrairement à son avis ce chemin est d'une grande importance et d'une grande utilité attendu que :*

*Il donne aux villages de Grand Bueix, Villechenour, Boulandie, Oradour, Mazermaud, Le Duveix, Chazelas et Lajaumont une issue sur les routes de Linards à St Paul et de Linards à St Léonard, issues dont ces villages sont privés aujourd'hui totalement, le chemin du Duveix à Aigueperse étant impraticable, ce qui oblige les habitants des villages sus désignés, pour se rendre aux foires de St Paul et de St Léonard, (foires d'une très grande importance) de passer par le bourg de Linards, et de parcourir ainsi inutilement une très grande distance, 4 kilomètres environ ;*

*Que le village de Mazermaud, l'un des plus importants de la commune tant en agglomération qu'en richesse agricole se trouve complètement privé, par suite du mauvais état de ses chemins, de toute communication avec les localités environnantes, et ne peut par conséquent pas profiter avantageusement de ses produits ;*

*Que sur le territoire du village du Duveix il se trouve une grande quantité de pierres de taille ; que, s'il y avait un chemin convenable, des carrières pourraient être mises en exploitation et les pierres vendues à des prix rémunérateurs aux habitants des communes telles que St Bonnet, La Rivière, Glanges, St Méard, Linards, Châteauneuf, Roziers St Georges, St Denis des Murs, La Geneytouse et St Paul ;*

*Que ce chemin [...] abrègerait considérablement le parcours de Linards à Limoges ainsi que de Linards à St Léonard. "*

*Le conseil municipal demande que des subventions de l'Etat soient versées pour ce chemin."*

Au total, sur les 52 km de chemins recensés en 1834, seuls 13,646 km ont été construits, d'après un rapport de l'agent-voyer cantonal du 10 Juillet 1889.

L'objectif est toujours de rendre le chemin carrossable, et la technique de construction ne varie pas durant tout le XIX<sup>e</sup> siècle : la voie doit toujours avoir 6 mètres de large, dont 2,50 mètres pour la chaussée, et 1,75 mètre pour chaque accotement, et des fossés de 1 mètre. La chaussée sera construite en matériaux granitiques avec une épaisseur de 20 cm. Les eaux la traversent grâce à de très nombreux aqueducs.

A titre d'exemple la construction d'une portion de 2700 mètres du chemin de Linards à Buffangeas comprend 20 aqueducs. Le montant des travaux est de 11500 f,



répartis entre 4158,60f de terrassement, 5156,28f de chaussée d'empierrement, et 1612,20f d'acqueducs.

Le coût de la main-d'oeuvre ne varie pas dans les années 1890-1900:

En 1890 la journée de travail d'un terrassier est de 1,90f, celle d'un manoeuvre 1,75f, un carrier 2,20f, un maçon 2,75f, un tailleur de pierre 3,30f, la journée d'une voiture à un cheval 6,62f, à deux chevaux 11f, à deux boeufs 5,50f, à quatre boeufs 8,80f.

En 1892 seuls le prix de journée des attelages a changé : voiture à un cheval 7,70f, à deux boeufs 6,60f.

Les cantonniers municipaux sont eux-mêmes rémunérés 1 franc par journée de 10 heures.

Le granite nécessaire à l'empierrement est toujours pris à quelques centaines de mètres du chantier, dans le terrain d'un particulier transformé en carrière temporaire, et payé de 4,50f à 6,00f suivant la distance à parcourir.

Les constructions ne suivent pas un programme pré-établi :

L'initiative de reconstruire un chemin vicinal peut venir de la municipalité, qui la justifie souvent par des motifs économiques ou administratifs : ainsi pour le tracé de Linards à Sussac projeté le 16/11/1879, qui *"est appelé à contribuer très puissamment à la prospérité de nos foires"*, celui de Linards à Bujaleuf par Roziers dont *"la très grande importance est évidente car il ouvre un débouché direct à la gare de St-Denis-des-Murs"*, celui de Linards à Glanges *"qui favoriserait les commerçants du village de la Fontpeyre qui maintenant fait réellement partie du bourg de Linards (14/05/1865)"*, et celui de Linards à Neuvic par le Grand-Bueix, *"village un des plus éloignés du chef-lieu, et que le chemin qui le relie au bourg de Linards est impraticable dans la mauvaise saison, que par suite de l'impossibilité de s'en servir les habitants de ce village sont obligés d'envoyer leurs enfants aux écoles de Châteauneuf, de conduire leurs denrées et de s'approvisionner au chef-lieu de canton au lieu de venir à Linards"* (22/02/1885).

Les élèves de la toute nouvelle école communale étaient en effet les principaux utilisateurs des chemins vicinaux, et les premiers à apprécier leur empierrement, comme le rappelait M. Louis Gilles de Salas dans un article de l'Union Agricole de 1972 intitulé « Histoire du village de Salas en Limousin »:

*Chaque matin (vers 1895) on voyait partir vers l'école quatorze ou quinze écoliers. Il leur fallait parcourir 3.5 km à l'aller et au retour [...] Nos sabots de bois étaient eux aussi d'un bon poids et ils étaient le plus souvent en piteux état, débridés ou percés, et lestés en outre par des farrissous (ferrures identiques à celles des ânes ou des chevaux) [...] Il n'était pas trop défavorisé, ce village de Salas, car la route arrivait jusqu'à son entrée, et c'était le seul desservi dans la commune de Linards par une route.*

L'initiative peut aussi venir des habitants d'un village ou d'un hameau, qui se concertent pour demander à la mairie de programmer un empierrement, ou d'en

modifier le tracé pour qu'il desserve leurs maisons, en offrant d'y contribuer soit par une souscription soit par la vente de tout ou partie de leurs communaux (biens de section) : ainsi à Montaigut (4/03/1900) "*les habitants ont ouvert une souscription dont le montant représente plus d'un dixième de la dépense qu'exigera la construction*" du VO n°13, à Mazermaud (1868) "*les habitants promettent d'offrir 795f pour la construction de Linards à la Croix-Ferrée; le chemin devra passer par Mazermaud*", à Oradour (19/01/1880) "*les habitants consentent à donner par souscription parmi eux une subvention égale à l'imposition qu'ils payent annuellement, soit 892f*", à Villechenour (7/09/1880) les habitants ont souscrit pour 800f, plus 240f provenant du partage de leurs communaux, à Montaigut de nouveau (13/06/1897), une souscription de 1135f est levée, "*y compris la vente d'un communal appelé le Puy-de-l'Age, et une somme de 146,86f appartenant déjà à la section de Montaigut par suite du partage de ses communaux*", enfin une souscription de 1022f est couverte le 3/10/1884 pour le chemin VO n°17 au Grand-Bueix.

L'initiative, ou une participation financière, vient même parfois d'un particulier comme à Lajaumont (10/06/1905) "*dont le propriétaire a promis une souscription de 500f*" pour le VO n°22, ou au pont dit de l'étang de Linards, emporté par un orage le 14 Octobre 1877, et où "*le sieur Perpillon a établi à ses frais une passerelle dans son pré pour les piétons et les voitures*" et qui reçoit 15f d'indemnités.

De même le 11 avril 1877 Adolphe Roudaud demeurant à St Paul demande à ce que son chemin privé, annexé de fait par les passants, soit pris en charge par la commune, et il écrit au préfet :

*" Je possède dans la commune de Linards une propriété appelée Garenne, à laquelle on arrive par une allée qui part du chemin de grande communication n°12 et qui, à l'autre extrémité, aboutit au chemin vicinal de Linards à Glanges. Cette allée m'appartient, elle a été faite par mes auteurs sur la parcelle de ma propriété qui porte le n° 947, de la section G, et dont je paie les impositions. Le plan cadastral constate qu'il n'y a jamais eu de chemin en cet endroit.*

*Cependant la circulation publique tend à s'établir sur cette voie; les charrettes qui conduisent des bois ou des grains à Limoges, et qui viennent notamment des villages du Buisson, de Salas et autres, au lieu de passer par le bourg de Linards avec un grand allongement de parcours, empruntent mon allée pour rejoindre le chemin de grande communication n°12 ; cette allée se trouve par suite complètement défoncée et devient presque impraticable.*

*D'autre part, la commune de Linards considérant comme un droit pour elle la tolérance dont j'ai toujours fait preuve, a compris mon allée dans le classement de ses chemins ruraux.*

*Je ne puis pas, Monsieur le Préfet, laisser subsister plus longtemps un état de choses aussi préjudiciable à mes intérêts.*

*Toutefois, pour donner une preuve de mes dispositions conciliantes, je consens à livrer à la circulation publique mon allée dans la largeur réglementaire, à la*

*condition que la commune de Linards y établira un chemin vicinal qui sera classé et entretenu par elle en bon état de viabilité. "*

Dans le cas où sa proposition ne serait pas acceptée : *" je me verrais forcé de revendiquer tous mes droits et de rétablir aux deux extrémités de mon allée les clôtures qui en interdisaient précédemment l'entrée au public. "*

Les souscriptions des habitants ne suffisent évidemment pas au financement des chemins, qui fait l'objet de subventions de l'état et du département, et surtout de prélèvements sur le budget communal, centimes additionnels ou emprunts en proportions variables, dont voici quelques exemples :

- VO n°8 (Linards-Sussac, 1895):  
commune 6993f, subventions 1507f et 3000f
- VO n°25 (La Fontpeyre-le Duveix, 1890):  
commune 4655f, subvention 14550f, souscription 2700f, emprunt 7000f
- Même chemin, un tronçon de 1072m (1905):  
commune, par vente d'un terrain: 3200f
- VO de Linards à Oradour (19/01/1880):  
commune 1000f, souscription 892f, une collecte 560f
- VO n°3 et 6 (Linards-Bujaleuf, 7/09/1890):  
commune 7000f, souscription 800f, vente de communaux 240f, subvention 3420f
- VO n°17 (Linards-Grand-Bueix, 3/10/1904):  
souscription 1022f, subventions 1330f et 2648f
- Même chemin, un tronçon de 2238m (4/10/1908):  
souscription de 1374f, commune 834f, subventions 3683 et 4909f
- VO n°22-25 (Linards-le Duveix, 3/06/1907):  
commune 3444f, vente de communaux 3172f, souscription 500f

On voit que malgré le décret du 4 Juillet 1895 qui fixait la participation de la commune, du département et de l'état à respectivement 20,45%, 34,10% et 45,45% de la dépense, la part des habitants, par souscription ou vente de communaux pouvait représenter jusqu'à un tiers du financement d'un tronçon.

L'absence de rivières importantes sur le territoire communal épargnait à la commune la construction de coûteux ouvrages d'art ; seuls deux ponts ont dû être établis :

- celui de la Maillerie sur le chemin de Linards à Sautour, mal construit, en bois, en Novembre 1860, et réparé en 1877 (reconstruction de la culée et des deux murs en aile, et reconstruction du tablier).

- celui de l'étang de Linards, reconstruit après avoir été emporté par un orage en 1877.

- celui du Pont de Piquet sur la Briance fut plus difficile à établir ; il existait (en bois) dès avant la Révolution, mais après qu'il se soit écroulé en Février 1839 une lettre du maire au préfet le 20 Juin 1839 lui signale que la commune est dans l'impossibilité financière de faire réparer le pont de Chez Piquet car elle vient déjà de créer des impôts extraordinaires *"pour l'achat de deux maisons pour faire un presbytère, d'une refonte de cloche, pour faire face à près de trois milles francs de réparations faites à l'église et au presbytère."* Le préfet lui-même n'a pas de crédits disponibles, et la réparation n'a donc pas lieu. Une lettre du propriétaire des terrains situés de chaque côté du pont, domicilié 23 faubourg Boucherie à Limoges, se plaint de cette situation dans une lettre de Juin 1839 à la préfecture, qui nous donne des indications sur l'activité économique de cette partie de la commune :

*"Je soussigné ai l'honneur de vous observer qu'il est propriétaire d'un domaine sis au lieu du Pont communes de Linards et St Méard. Cette propriété est coupée par la courbe de la rivière Briance. En 1789 il existait encore une forge a fer, qui fut détruite par le déportement de la ditte rivière.*

*Cette usine avait nécessité de ceux que je représente de jeter un pont sur la ditte rivière de Briance, et d'établir un chemin pour exploiter tant la ditte forge que la propriété qu'ils possédaient sur ces deux rives ; à leur exemple j'ai fait reconstruire plusieurs fois le dit pont.*

*Mais ennuyé de supporter seul des travaux ... considérables, j'ai fait détruire les bâtiments d'exploitation du dit domaine qui était sur la rive gauche de la ditte rivière et commune de St Méard pour les transporter sur la rive droite qui se trouve ... de la commune de Linards où se trouve la majeure partie de ma propriété.*

*Il me reste cependant encore sur la rive gauche une maison de maître non habitée, un pré et un pacage assez considérable et qui ne peuvent être exploités qu'en passant sur le pont mentionné d'autre part.*

*Le dit pont est totalement en ruine, la pile de la rive gauche est à moitié détruite, une des poutres formant la route est cassée et tombée dans la rivière. Les madriers lui servant de pavé sont pourris ou rompus en plusieurs endroits, de manière qu'il est impossible de faire circuler ni charrette ni bestiaux. Dans cet endroit la rivière est tellement encaissée qu'il est impossible d'y établir un gué praticable pour des voitures sauf se transporter au-dessus ou au-dessous du dit pont et faire beaucoup d'efforts et sacrifier un terrain précieux.*

*Vu toutes ces circonstances, et le dommage considérable qu'il résulterait pour moi si je rétablissais un autre passage sur ma propriété dont le public ne manquerait pas de s'emparer comme il a fait de celui pratiqué pour aboutir au pont, je viens réclamer de votre justice que les dittes communes de Linards et St Méard soient contraintes de rétablir le dit pont sous le plus bref délai ou que par renonciation en forme et autorisée par le conseil de préfecture elles renoncent à tout droit de passage et que je sois autorisé à détruire le dit pont et fermer le chemin qui y aboutit pour ensuite établir sur mon terrain mon chemin de servitude où bon me semblera sans que le public puisse prétendre y avoir droit."*

Les travaux routiers sont attribués par adjudication, par le préfet, au moins-disant à des entrepreneurs de la région : le Châtenet, la Geneytouse, Doms, parfois de Linards, comme Pierre Jacquet en 1866, Jean Sautour en 1877, Jean Thuiléras en 1880 et 1885, Valière en 1912.

Mais ils font travailler des journaliers de Linards, qui y trouvent un complément aux travaux agricoles : le 25 Avril 1897, l'entrepreneur Breilloux d'Eymoutiers, adjudicataire du VO n°8 demande à l'agent-voyer cantonal d'accélérer le piquetage, *"car ce serait le moment où je trouve le plus facilement d'ouvriers pour en débaucher une partie avant que les occupations de la campagne commencent"*.

Le 28 Septembre 1880, le conseil municipal demande au préfet de hâter l'adjudication du chemin de Linards à Oradour *"afin de donner du travail aux ouvriers qui en manquent en ce moment ou vont en manquer"*.

Quelques litiges survinrent inévitablement au cours de deux ou trois décennies de travaux intensifs:

- bien que dans la quasi-totalité des cas les propriétaires font don de leurs terrains pour le passage de la route, quelques refus entraînent une procédure d'expropriation :

- en 1892 un terrain est exproprié avec 200f d'indemnités pour le passage du chemin de Chantegrès à Rozières (le tribunal a été plus généreux que la mairie qui proposait 60f, et même que les propriétaires qui demandaient 150f).
- en 1914 deux parcelles sont expropriées à la Maillerie; la procédure durera deux ans, le maire président du jury d'expropriation étant mobilisé.

- quelques rares contestations s'élèvent parfois au sujet de la qualité ou des délais d'exécution des entrepreneurs :

- en juillet 1898, un habitant de Buffangeas se plaint de la mauvaise qualité de l'aqueduc qui alimente sa pêcherie,
- en Juin 1887, un propriétaire a détourné le VO n°5 qui traverse sa châtaigneraie en le barrant par des amas de bois, a ouvert un chemin en remplacement, et demande la régularisation de cette modification du tracé,

En 1867 un conflit plus sérieux surgit entre Martial Chaussade et le maire Noualhier (alors nommé par le préfet): le 20 Novembre 1867 M. Chaussade, d'une lignée ancienne de notables de la commune (son aieul était notaire et juge seigneurial à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle), écrit au préfet pour se plaindre de la démolition d'un mur lors de l'élargissement du chemin VO n°10 de Linards au Buisson *"...vous reconnaitrez, Monsieur le Préfet, que mes craintes peuvent être fondées, quand vous saurez que lors des dernières élections des Membres du Conseil Municipal, il me porta le dernier sur sa liste. Mieux connu sans doute des électeurs que lui, je sortis je crois le sixième; avant sa nomination à la mairie j'avais presque toujours obtenu la plus forte majorité."*

*J'ai aussi, dans le temps, fait partie du Conseil municipal de Châteauneuf, pendant que j'y étais receveur des Domaines. Linards est mon pays et celui de mes ancêtres.*

*J'ai deux fils, l'aîné licencié en Droit et le cadet receveur des Domaines à St-Vaury (Creuse), qui plus tard, je l'espère, tiendront aussi à faire quelque chose pour leur pays."*

Un autre conflit en 1906, au sujet d'une amputation de parcelles à Mazermaud pour le passage du VO n°22 de Linards au Duveix se traduit par une lettre au préfet, le 30 Mai :

*"La commune de Linards a vendu le communal de Mazermaud pour faire faire un petit morceau de route qui dégage le village au chemin public se dirigeant sur Aigueperse, ils ont donné leurs terrains à une condition qu'on prendrait la moyenne de chaque côté. Moi V.Jean ayant donné le mien aussi, à condition qu'on en prendrait autant à mon voisin C., propriétaire à Mazermaud. Mais ce dernier a su s'entendre avec Monsieur Pétinaud, agent-voyer. Ils ont mis toute la route de mon côté pour conserver la haie garnie de chênes de Monsieur C, instituteur à Royère.*

*Monsieur le préfet j'ai fait donner un acte d'opposition à Mr le Maire et à Vallière, entrepreneur. Le Maire lui a dit devant moi de suspendre le travail qu'il faisait dans mon terrain, qu'on le paierait. Maintenant l'entrepreneur a repris son travail aujourd'hui le 30 mai malgré moi, en me disant que C. voulait payer mon terrain, mais moi je ne veux pas le vendre. Je veux donner ce que j'ai promis mais pas davantage. C. a plus de biens que moi pour fournir son terrain à la route et il n'en fournit pas du tout, moi qui suis pauvre je suis obligé à fournir pour lui.*

*Je pense Monsieur le Préfet que vous me ferez rendre justice au plus tôt possible sans celà je m'adresserai à qui de droit. je serai obligé à attaquer l'entrepreneur car je crois que c'est une entente entre C. et Vallière et Pétinaud car l'agent-voyer, le chef-cantonnier, l'adjoint de la commune de Linards sont été dîner chez lui."*

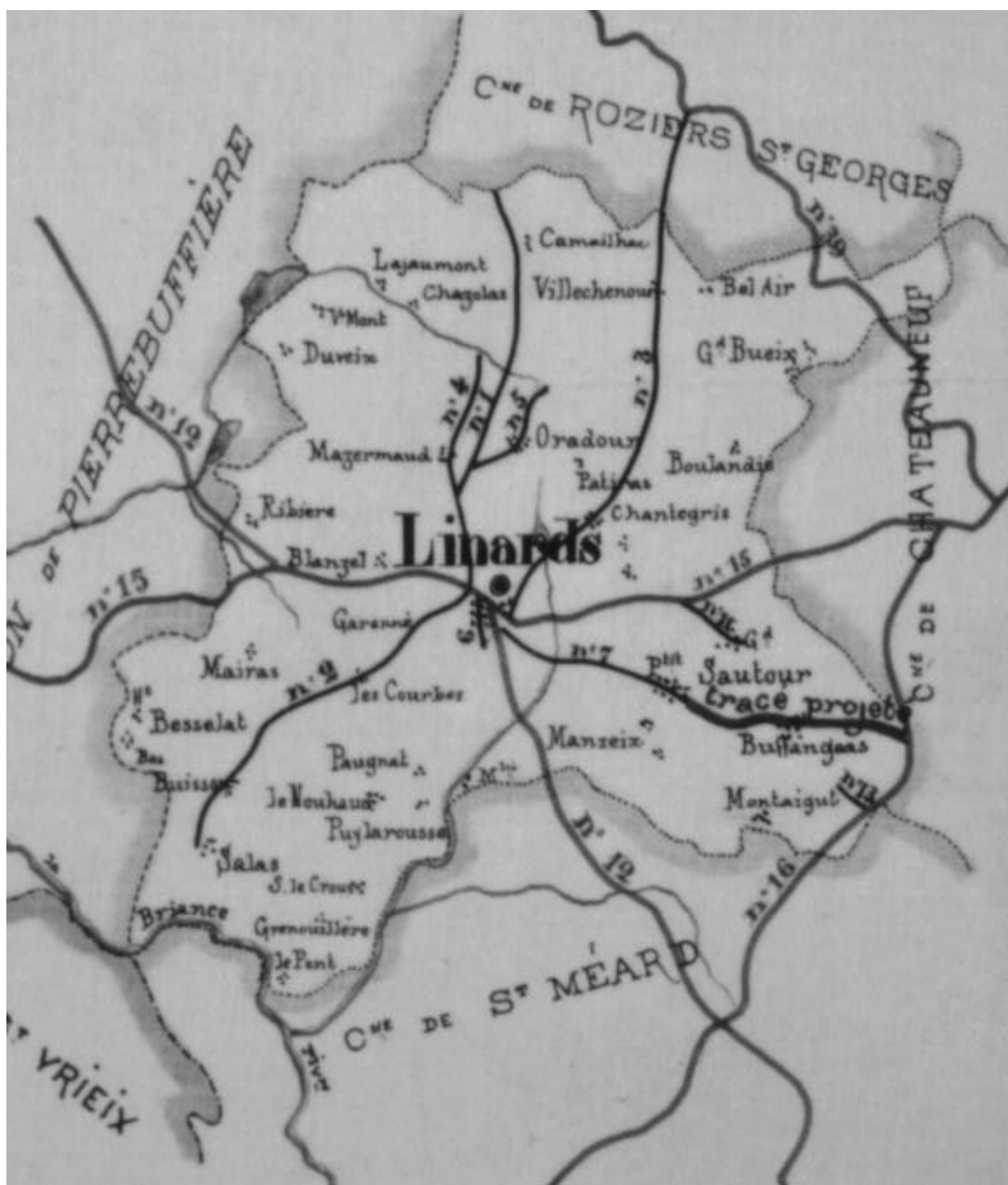
Mais ces quelques incidents sont tout à fait négligeables compte-tenu du kilométrage de chemins tracés ou élargis au cours des trois décennies 1880-1910.

L'adhésion de la population à cet effort est manifeste et constante ; les mentalités avaient connu une profonde évolution depuis 1788 ou même 1833.

Cependant en 1905 le Conseil municipal attirait encore l'attention sur l'état primitif de certains chemins vicinaux encore non empierrés, en décrivant la tournée des facteurs de Linards, qui *"descendent à la Briance qu'ils doivent franchir sur une passerelle formée d'un tronc d'arbre ou d'une planche étroite; souvent ce passage a été enlevé par une crue; il faut alors faire un détour, s'allonger de 2 à 3 km pour pouvoir franchir la rivière. Ils grimpent ensuite par des chemins affreux une côte escarpée et vont ainsi jusqu'aux confins de St-Germain en suivant des sentiers boueux,*

*glissants, sur lesquels ils ne rencontrent que des maisons isolées ou de misérables hameaux."*

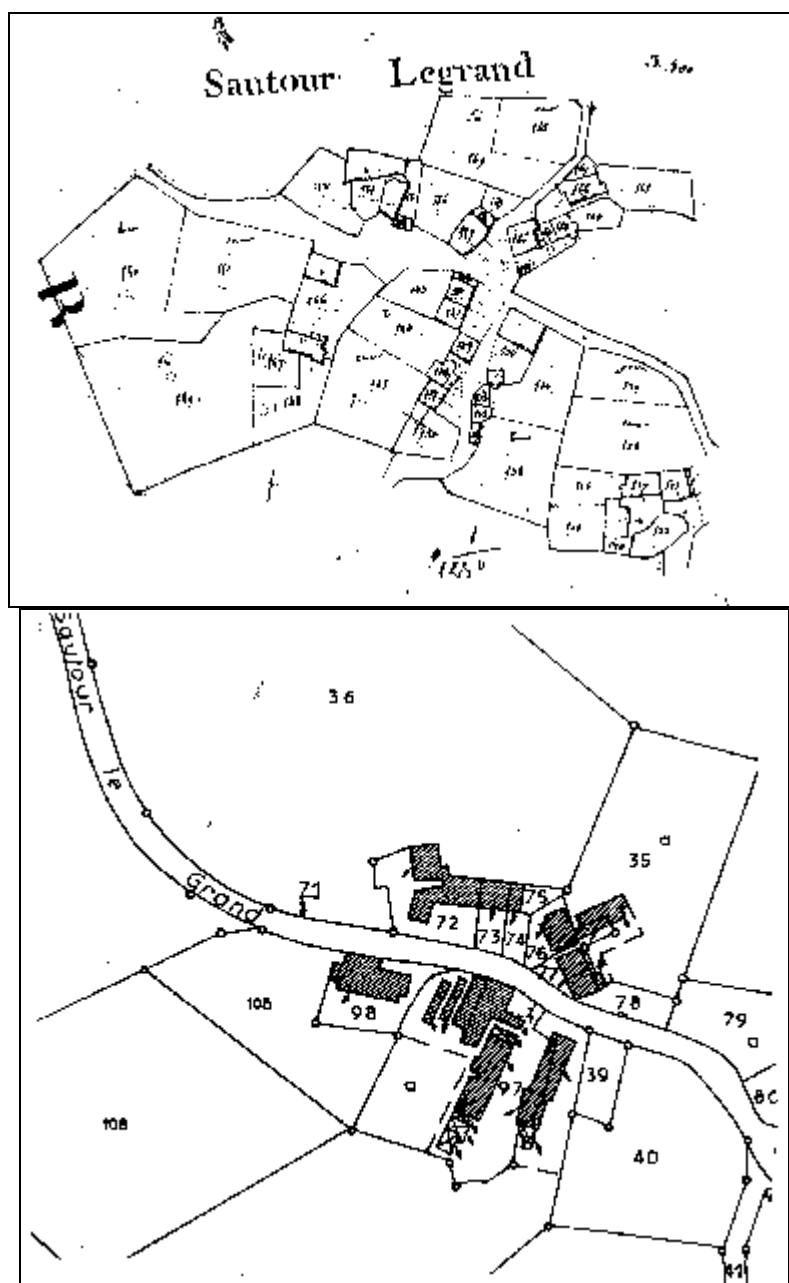
La travaux reprendront donc après 1914, et jusque vers 1930.



Vers 1880 : les chemins vicinaux en cours de réalisation.  
(Projet de chemin de Linards à Sussac par Sautour)



En traversant les villages, les chemins vicinaux élargis en ont souvent modifié souvent la physionomie, comme on le voit en comparant les cadastres ancien et actuel, par exemple à Sautour-le-Grand:



## Conclusion

Gaston Roupnel, dans son « Histoire de la campagne française », voyait dans les chemins la charpente du monde rural. Quand on compare les anciens chemins et les routes actuelles, on est surpris par la permanence des tracés. Cette charpente semble immuable.

Pourtant, malgré les continuités on est frappé par la transformation radicale du bourg, qui s'ouvre sur l'extérieur en devenant un village-rue : la route qui le traverse a tranché dans le vif.

D'une façon moins spectaculaire les villages ont connu semblable évolution. Les routes, dont la largeur était réglementairement constante, ont imposé un changement dans la structure de l'habitat.

Mais si l'on peut peut-être regretter cette brutalité du tracé, il faut admettre que le passage des « chemins de grande communication » a été un facteur de développement dont les contemporains étaient bien conscients, et qui par comparaison a fait cruellement défaut aux chefs-lieux de communes voisines laissés à l'écart des routes principales.

## Sources étudiées:

- Bulletin de la Société Archéologique et Historique et du Limousin, t LXVI (1917)*  
p. 331-369: *Les grands chemins du Limousin en 1787*
- Bibliothèque Municipale de Limoges, Jean-Claude Lentz:*  
*"Les travaux publics dans la généralité de Limoges sous Turgot (1761-1774)", Mémoire de maîtrise, 1969*
- Bibliothèque Municipale de Limoges, Jean-Michel Desbordes:*  
*"Voies romaines en Limousin", Travaux d'Archéologie Limousine, 1995*

### ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE LA HAUTE-VIENNE :

- **Série G**

- G 222** *Lettre du Sr Tanchon à l'évêque de Limoges, 1786*  
**C 350** *Construction d'une route à Linards, 1788-90*  
**C 694** *Plan de la route N°9 St-Léonard-St-Germain, 1780*

- **Série E**

- E 86 D 1** *(délibérations du conseil municipal)*  
**E dépôt 86/G 11** *Prestations en argent pour l'entretien des chemins vicinaux: rôles 1867-1884 (lacunes 1873-1875 à 1883)*  
**E dépôt 86/O1** *Chemins vicinaux et ruraux : tableaux de classement 1833-1868*  
**E dépôt 86/O2** *Chemins vicinaux de grande communaux et d'intérêt commun : subventions, votes de ressources, alignement et comptabilité communale*  
**E dépôt L 1 et L 2** *Budgets et comptes de la commune 1809-1874*

- **Série F**

- 7 F** *Fonds Champeval*  
**7 F 5** *Communes de L à M*  
**7 F 71** *Notes sur les communes (Linards)*  
**8 F 56** *Dossiers divers de J à M*

- **Série O**

- 3 O 905** *Chemins de grande communication n°12 (1844-1939)  
et n°15 (1847-1939)*  
**3 O 906 à 911** *Chemins vicinaux ordinaires 1833-1938*  
**3 O 912 à 914** *Chemins ruraux 1832-1938*  
**3 O 915** *Voirie urbaine, alignements 1821-1937*  
**2 O 1550** *Personnel (gardes champêtres 1930-1932; cantonniers 1874-1927)*

- **Série P**

- **Sous-Série 3P (cadastre)**

- **3P 96-1 Atlas (assemblage)**

- **2 Etat des sections 1834**

- **3-5 Matrice 1834-1914**

- **6-8 Matrice 1914-1854**

- **9-10 Matrice (baties) 1882-1954**

- **Série S**

- **2 S 1890** *Chemin de grande communication de Limoges à Chamberet (Linards: 1 Mi-974)*

- **2 S 707** *Acquisitions et cessions d'immeubles pour construction et alignement du chemin de grande communication n°12, Linards 1853-1936*

- **2 S 714** *Alignements et permissions de voirie pour le G.C. n°12, Linards 1843-1938*

- **2 S 734** *G.C.15 Linards 1847 et 1923*

- **2 S 750** *G.C.15 Linards 1850-1926*

- **2 S 1895** *G.C.15 Linards 1913*

- **2 S 761** *G.C.16 Linards 1874-1884*

- **2 S 1897** *G.C.16 Linards 1878-1884*

- **2 S 928** *G.C.39 Linards 1862-1940*

- **2 S 1931** *G.C.39 Linards 1867-1889*

- **2 S 2327-2328** *Chemins vicinaux de Linards 1890-1938*

- *V.O. N° 8, 13, 22, 25, 32, 11, 35, 82, 84*

- **2 S 709** *G.C.12, adjudications de travaux neufs et d'entretien (1839-1909)*

- **2 S 711** *G.C.12, ouvrages d'art, pont de l'ancien étang de Linards.*

- **2 S 737 à 740** *G.C.12, adjudication de travaux neufs et d'entretien (1839-1912)*

- **Série U**

- **6 U 550** *Expropriations à Linards 1893-1928*