

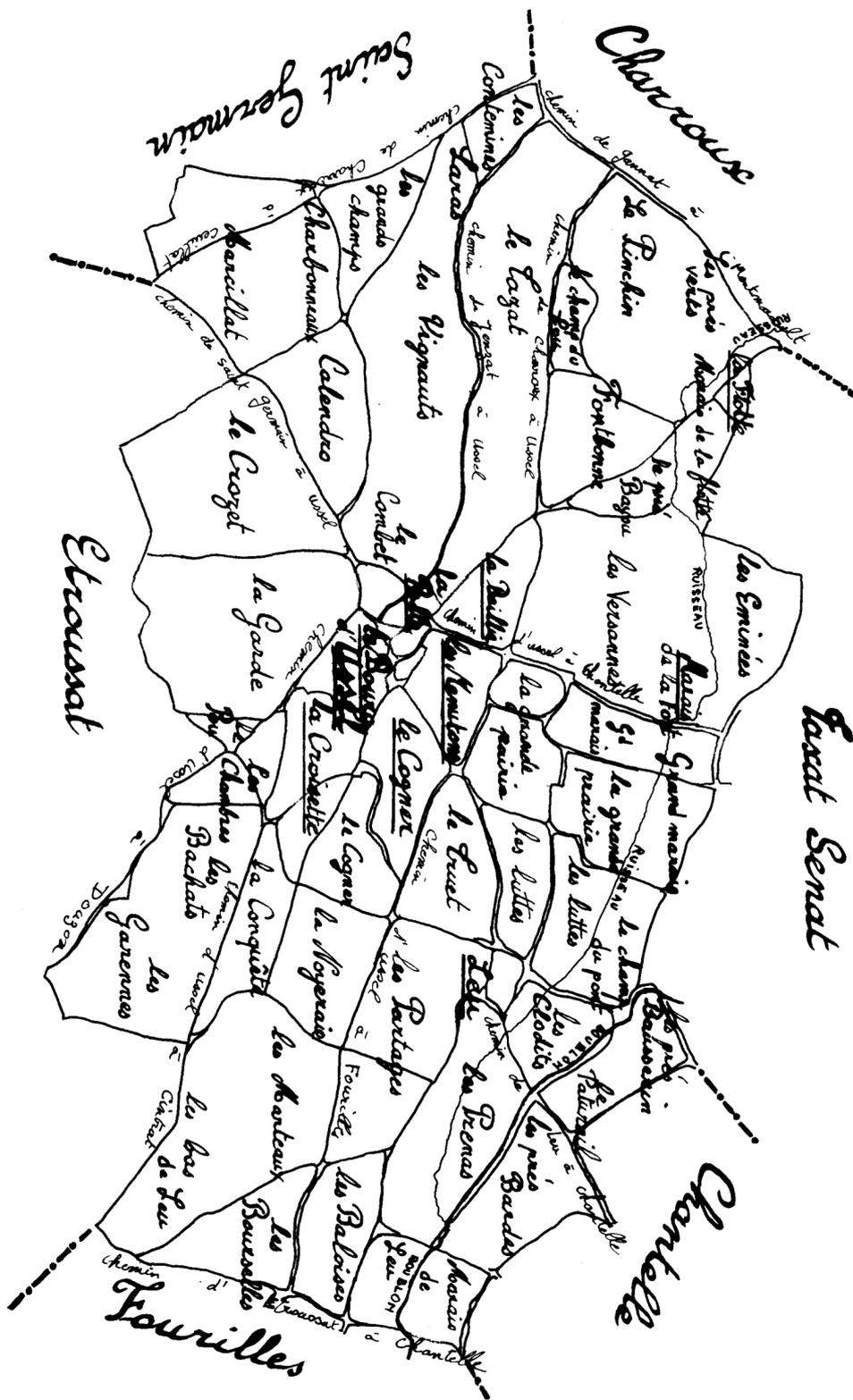
**Table des matières
du présent cahier**

05

05 - Chemins et voies de communication

- Carte de nos chemins vicinaux et lieux dits page 02
- Les chemins protohistoriques page 03
- Les "autoroutes romaines" page 05
- Les ponts de Chantelle-la-Vieille page 07
- Les grands chemins pendant 13 siècles sous les rois de France page 08
- Le chemin de fer d'intérêt économique page 13
- Vers les routes modernes page 16

Chemins vicinaux ussellois au début du 20^{ème} siècle et les lieux dits



CHEMINS ANCIENS, ROUTES ET VOIES DE COMMUNICATION**Les chemins protohistoriques**

Certains croient qu'il n'existait pas de routes en Gaule avant l'arrivée des romains. C'est totalement méconnaître nos ancêtres celtes puis gaulois pendant les nombreux siècles qui ont précédé la conquête de la Gaule par César. Un important réseau routier et des échanges à longues distances existaient, bien avant la romanisation de la Gaule. Les fouilles archéologiques ne cessent de le confirmer. Ainsi, en Champagne, dans des tombes du 5^{ème} siècle avant J.C. on trouve aussi bien du corail de méditerranée que de l'ambre en provenance de la Baltique. Il suffit simplement, pour se convaincre de l'excellence du réseau routier gaulois, de lire les « commentaires » de Jules César plus communément appelés « La guerre des Gaules ». Dans ce livre, premier texte jamais écrit sur notre sol, César fait sans cesse remarquer avec quelle rapidité il transportait chaque fois ses légions et tous leurs bagages d'un point à un autre. De toute évidence les Gaulois de l'indépendance avaient des routes qui reliaient entre elles les capitales des cités et ces dernières aux pagi (pluriel de pagus) qui sont les chefs-lieux des subdivisions de la cité (nous dirions aujourd'hui chefs-lieux de canton). Pour ce qui concerne le centre de la Gaule, les capitales étaient : pour les bituriges, Avaricum (Bourges); pour les arvernes, Gergovie (Clermont-Ferrand); pour les éduens, Bibracte (Autun); pour les carnutes, Cenabum (Orléans); et pour les lemovices, Limonum (Poitiers). Ussel y a une position stratégique très importante puisqu'il est au point de rencontre du territoire des arvernes, du territoire des éduens et de celui des bituriges.

Ces grands chemins protohistoriques n'étaient pas des structures bâties en dur de bout en bout, mais ils étaient empierrés et aménagés sur certaines parties fragiles, pour améliorer la circulation. Ils étaient très souvent établis sur des hauteurs où le sol est sain et le tracé plus sûr. Par ailleurs ces positions élevées permettaient de communiquer optiquement avec les postes voisins par feux et signaux en cas de besoin. Ces routes franchissaient les rivières sur des ponts permanents ou des gués aménagés. Là des bacs à fond plat assuraient la traversée en cas de hautes eaux. Les Gaulois possédaient aussi des routes commerciales de grande circulation par voie terrestre ou par voies d'eau. Ainsi, bien avant la conquête romaine, l'étain de Cornouailles britannique était débarqué à Boulogne où en petite Bretagne. Des marchands grecs ou romains venaient l'acheter sur place. Le réseau routier gaulois leur permettait ensuite d'acheminer leur cargaison jusqu'à leurs entrepôts de Marseille en trente jours seulement, ce qui représente une moyenne de 35 km par jour avec les charrettes chargées et les animaux de bât! Les grands chemins gaulois étaient donc entretenus et d'excellente qualité.

Bien souvent les romains adopteront ces tracés routiers préexistants, comme ils adopteront d'ailleurs l'attelage et le matériel roulant des gaulois, leurs tonneaux, Leur grand œuvre sera de transformer ces routes en un réseau bâti en dur de bout en bout et assez large pour permettre une circulation aisée à double sens, et ce quelles que soient les conditions météorologiques.

Qu'en est-il pour Ussel et sa région avant les romains?

Comme nous l'avons développé dans le cahier 2 « Géographie et Protohistoire », au moins depuis 3000 ans avant J.C., bien avant que des états locaux se forment, une très vieille

Chemins et voies de communication

route passait déjà en limite des communes actuelles d'Ussel, de Charroux et de Taxat-Senat. La D 42 reprend son tracé de la Marche jusqu'à la hauteur d'Echiat, un peu avant Buchepot. Ensuite cette très vieille route menait directement à Chantelle-la-Vieille, puis, de là, aux marais salants de Vendée. Par cet itinéraire de plaines, en contournant le Massif Central, on s'affranchissait ainsi du relief accidenté d'Auvergne et de ses problématiques conditions de circulation sur des chemins en terre. Depuis des temps immémoriaux, sur notre grand chemin circulaient de manière régulière des convois de sel, toujours plus fréquents et importants au fil des siècles, pour satisfaire aux besoins croissants des sociétés en développement. De la même manière que l'on parle des « routes de la soie » à travers l'Asie centrale, des pistes de caravanes de sel à travers le Sahara, on devrait parler ici d'une « route du sel » à travers la France pour ce vieux chemin protohistorique servant de limite méridionale à Ussel (ce phénomène particulier a été développé dans le cahier 2)

Un autre chemin protohistorique quasi certain, connaissant les habitudes gauloises de cheminement, est celui qui court sur le haut de de la longue colline dominant la commune d'Ussel. L'ancien régime en fera une des routes principales du royaume de France comme nous le verrons plus loin.

D'autres chemins protohistoriques sont nés pour relier les fermes et les bourgades qui se sont développées dès la fin du néolithique, plus de 2000 ans avant J.C. Le vieux chemin quasi rectiligne qui traversait tout le territoire d'Ussel, du Sud au Nord, et permettait de se rendre directement à Fourilles sans passer ni par le bourg d'Ussel, ni par Leu, en était un. Courant à flanc de coteau, en terrain sec en bordure de la plaine alors marécageuse, il permettait, en environ une heure de marche, d'aller sans effort de la grande route du sel jusqu'à Fourilles. L'embranchement se situait sur ce qui est actuellement la D42, à la cote 308 (450m au nord-Ouest du carrefour de la Marche), sur la commune d'Ussel. De là, en se dirigeant vers le Nord, il descendait en pente très douce jusqu'au croisement situé sur la route de la Flotte, au Sud immédiat du quartier de La Baillie (croix de chemins n°4). Continuant ensuite toujours en ligne droite à travers champs et allant vers le Nord, il coupait la route actuelle vers le Marais à la croix située sur la gauche de cette route, juste après les dernières maisons du village (croix de chemins n°3). De là il allait jusqu'à la D115, et passait 100m plus bas que le carrefour de la route menant au cimetière actuel. Il passait ensuite devant l'entrée de ce cimetière puis continuait, toujours en droite ligne, jusqu'à l'Ouest de la Mivoie. Il suivait enfin pratiquement le tracé actuel de la petite route allant de la Mivoie jusqu'aux maisons de l'Est de Fourilles. La distance de Fourilles à la Mivoie est de 1200m soit une demi-lieue gauloise (d'où probablement son nom de demi voie ou « Mivoie »). On compte ensuite une lieue de la Mivoie à Ussel, puis une lieue d'Ussel jusqu'au Grand Chemin protohistorique passant par La Marche et au sel qui était colporté sur dernier. Bien plus tard, au moyen âge, les gens de Fourilles en feront leur route pour accéder directement à Charroux et à ses foires. Ce grand chemin a maintenant disparu sur plusieurs tronçons suite aux remembrements. Mais il existe sur toutes les cartes (état-major et IGN) et plans cadastraux antérieurs à 1970.

D'autres chemins ont drainé les populations vers les points stratégiques de la route du sel. Ils aboutissent généralement aux endroits de franchissement des rivières et où sont nées des bourgades. Là, des entrepôts plus ou moins importants permettaient d'acquérir cet indispensable sel. Par ailleurs on pouvait y faire du troc. Jenzat et Chantelle-la-Vieille sont de ceux-là. Les romains ont ensuite transformé plusieurs de ces vieux chemins de traverse en routes secondaires de l'Empire.

Les « autoroutes romaines »

En 1508, Konrad Celtes, humaniste allemand, lègue par testament à Konrad Peutinger (1465-1547), d'Augsbourg, un rouleau d'environ 40 cm de haut et de près de sept mètres de long, composé de onze feuilles de parchemin collées bout à bout, avec obligation de publier son contenu. K. Celtes l'avait découvert quelques années plus tôt à Worms. Peutinger ne put mener le projet à son terme. Plusieurs années après un parent éloigné, Marcus Welser (1558-1614) redécouvre le rouleau. Ce n'est qu'en 1598 qu'une première édition complète, tirée à 250 exemplaires, sort à Anvers.

Le rouleau, exemplaire unique, est une copie médiévale d'un document antique : une carte de routière du monde romain ! De l'Est de l'Angleterre et de l'Afrique du Nord, elle s'étend en continu jusqu'au delta du Gange. Y sont portées toutes les très grandes voies de communication de l'Empire Romain, les villes étapes et les distances d'une étape à la suivante. Connu sous le nom de « Table de Peutinger », le rouleau est conservé en Autriche, dans les collections de la bibliothèque de Vienne.

Qu'en est-il pour notre terroir ?

En partant d'Augusto Nemeto on lit, sur le long de l'itinéraire qui traverse notre région: Cantilia XXIII, Aqua Neris XV, Mediolano XII, Argentomago XXVIII, Lemuno. C'est donc la grande route romaine à double circulation qui va de Clermont Ferrand (Augusto Nemeto) à Poitiers (Lemuno) avec quatre bornes principales marquant cet itinéraire : Chantelle-la-Vieille (Cantilla), Neris les Bains (Aqua Neris), Chateameillant (Mediolano), St Marcel (Argentomago). Le parcours mesure 24 lieues de Clermont à Chantelle-la-Vieille ; 15 lieues de Chantelle-la-Vieille à Neris (au sud-est immédiat de Montluçon) ; 12 lieues de Neris à Châteameillant (à l'Est de La Châtre) et enfin 28 lieues pour atteindre St Marcel (près d'Argenton sur Creuse). De Saint Marcel, important nœud routier, on peut soit prendre à droite vers Avaricum (Bourges) capitale des éduens, soit prendre à gauche vers Limoges puis l'Aquitaine, soit continuer tout droit vers Poitiers et de là vers Nantes ou Saintes et les marais salants de Vendée. Nous sommes donc, en fait, sur la vieille route du sel des néolithiques, des celtes de l'âge de bronze puis des gaulois de l'âge de fer. Les distances de la table de Peutinger sont ici décomptées en lieues gauloises vraies comme le prouvent les bornes miliaires retrouvées dans le centre de la France. Cette lieue spécifique au centre de la France est de 7500 pieds gaulois ou 2415 de nos mètres. [Pour le reste de la Gaule les distances sont indiquées en lieue gauloise romanisée de 5000 coudées, soit 2222 mètres ou 1,5 mille romain. Enfin dans le reste de l'Empire c'est le mille romain qui sert. Ce dernier correspond à 1000 doubles pas (1 pas = 2 ½ pieds) soit 1481,5 mètres]

La table de Peutinger ne comporte que les grands axes de circulation dans l'Empire Romain. On y constate ainsi que cette voie romaine bordant Ussel est doublement un des principaux axes de l'Empire. Cette «autoroute» reliait directement non seulement Clermont-Ferrand aux ports de l'océan atlantique mais aussi à la capitale des Gaules. Partant de Lugdunum (Lyon) et contournant les monts de La Madeleine par le Nord, cette branche passait par un autre Mediolano (Amions, 17 km au Sud de Roanne), Roidomna (Roanne), Ariolica (Saint-Martin-d'Estreaux, 13 km à l'ESE de Lapalisse), pour atteindre ensuite Vichy (Aquis Calidis). De là on pouvait soit bifurquer vers le sud pour rejoindre la capitale des Arvernes (Clermont-Ferrand), soit continuer vers Poitiers par Jenzat et Chantelle-la-Vieille. Ussel était donc aussi sur cette grande voie reliant Lyon, capitale des Gaules, aux ports du littoral océanique (Saintes, Nantes, Vannes et Brest). De Nantes, cet axe principal de l'empire

Chemins et voies de communication

romain se prolongeait jusqu'à Brest en passant par Vannes puis Carhaix (au centre de la Bretagne occidentale)

Cette voie romaine est maintenant bien connue dans la partie qui intéresse notre petite région. L Fanaud l'a décrite en détail dans son livre « Voies romaines et vieux chemins du Bourbonnais » (Les imprimeurs réunis- Moulins 1966). Nous le citons, ci-après, pour ce qui concerne la portion allant de Jenzat à Chantelle-la-Vieille.

« Après le passage de la Sioule, la voie de Poitiers détachait, au point où se séparent actuellement les routes de Chantelle et de Saint-Germain-de-Salles, une branche qui se dirigeait par le Sud du domaine de Bellevue et la bordure Est de la Grande-Varenne, vraisemblablement vers Ebreuil. Cette branche dénuée au printemps, est facile à suivre à cette saison. C'est le chemin dit des Romains, qui figure sous ce nom au cadastre. C'est non loin de ce chemin, bordé au Nord par la terre des Catholicans, qu'a été découvert un important dépôt d'objets de l'âge de bronze dont plus de trente figurent au musée de Moulins. Le lieu de la découverte est situé sur le versant d'un coteau, à un peu plus d'un kilomètre de Charroux et à un kilomètre de la Sioule, à peu de distance de la Petite-Varenne, dans le champs des Brûlés, nom qui peut indiquer une nécropole antique comme le laisse supposer la terre noirâtre découverte. »

Revenons à la voie principale. Après le passage de la Sioule, « la voie de Poitiers se dirigeait ensuite sur l'Est du domaine de La Marche et sur Beaulieu en séparant sur 3.600m, soit une lieue et demie gauloise, la paroisse de Charroux de celles de Taxat-Senat, Ussel et Saint-Germain-de-Salles. Elle sortait du territoire des Arvernes pour entrer dans celui des Bituriges au point d'intersection des ces deux dernières paroisses et celle de Charroux. »

« Près de Buchepot, la voie de Poitiers abandonnait la route actuelle de Chantelle-le-Château et se dirigeait en ligne droite sur Chantelle-la-Vieille, par la Rochelle et la Croix-du-Pilat, en servant de limite, sur 1.700m aux paroisses de Chantelle et Taxat-Senat »

Il est probable, au moins temporairement à l'époque de la construction de la route romaine en dur, qu'un camp militaire ait été installé à proximité du col de La Marche. C'était une position éminemment stratégique car simultanément verrou géographique, position politique sur la frontière de deux tribus gauloises, et entre les gués importants de Jenzat et de Chantelle-la-Vieille que la cavalerie romaine pouvait très rapidement atteindre. Les photos du satellite Spot (Google-maps 2007), suggéraient que ce camp éventuel se situait approximativement entre 130 et 200 m au Nord du coude sur le D35 (la Marche-Cueillat). Là, dans la végétation vert foncé, apparaissait un probable carré de quelques décamètres de côté dont l'intérieur semblait quadrillé à angle droit délimitant ainsi d'autres petits carrés et un espace plus important au Nord. La nouvelle version du logiciel Google-maps avec les images de 2008, semble confirmer l'hypothèse précédente et permet en outre d'obtenir quelques précisions. Ainsi le carré d'enceinte a 70 mètres de côté et est centré par 46° 11' 40,20'' N et 3° 11' 28,64'' E. Par ailleurs, à 80 mètres au SSE de ce point, apparaît un petit rectangle (45m sur 20m), lui aussi avec de petits carrés bien alignés à l'intérieur. Dans le Nord-Ouest du grand carré précité il semble qu'une petit bâtiment se soit superposé ultérieurement



Chemins et voies de communication

sur sa limite. Mais peut-être s'agit-il seulement d'artefacts dus à la qualité dégradée des images internet disponibles. Quoi qu'il en soit, de cet endroit on peut voir en même temps le gué de Jenzat à 3 km au Sud et à un peu plus de 7 km au Nord-Ouest la Croix du Pilat avec, 1 km plus loin, le Domaine-Neuf (329 m) qui surplombe le gué de Chantelle-la-Vieille (295 m). C'est par ailleurs, géographiquement, l'unique endroit d'où l'on peut embraser, et donc surveiller, l'ensemble du trajet entre Jenzat et Chantelle-la-Vieille (20km).

Chantelle-la-Vieille était un nœud routier important où convergeaient de nombreux chemins gaulois et plusieurs routes secondaires du réseau romain. C'est ainsi qu'avant d'entrer dans Chantelle-la-Vieille la voie de Poitiers recevait sur sa gauche la route venant d'Ebreuil. « *Cette dernière continue en bordure Est du bourg de Chezelle, devient très apparente au sud de la cote 338 près de laquelle on aurait autrefois découvert une statue de Jupiter, et par le col de Baubras atteint Chantelle-la-Vieille (L Fanaud) »*

Il existait par ailleurs un raccourci pour aller de Gannat à Chantelle-La-Vieille. Il permettait de rejoindre la voie d'Ebreuil à Chantelle. On évitait ainsi la boucle par Jenzat, plus longue. Le trajet passait par Bègues, St Bonnet de Rochefort, le thalweg entre Naves (413m) et le piton de Marléon (395m), puis continuait ensuite en ligne droite vers le Nord en passant à l'Ouest de Taxat-Senat et à l'Est de Chezelle. Reconnue sur le terrain de Bègues à Chantelle-La-Vieille, il présente une très grosse difficulté géographique qui le rend très aléatoire. En venant de Gannat, arrivé à l'extrémité du plateau de Bègues (Les Charmes, 426m), on surplombe la Sioule située à peine à 500m devant nous, mais qui coule au pied d'une quasi-falaise, 120m plus bas! Le bord du plateau atteint, la pente en ligne droite dans le Bois de l'Anneau est de 52% ! Un chemin à flanc de ravin, d'un peu plus d'un kilomètre de long grâce à deux virages en épingles à cheveux, permet toujours d'atteindre le bord de la rivière avec seulement 10% de pente en moyenne. Mais, arrivé là, il fallait ensuite pouvoir gagner la rive opposée. Lorsque les conditions et le débit de la rivière permettaient ce franchissement (principalement basses eaux estivales, hors crues subites d'orages), on rejoignait la voie venant d'Ebreuil et le trajet ne comportait plus de difficulté pour continuer jusqu'à Chantelle-La-Vieille. Quoi qu'il en soit la géographie rend ce raccourci difficilement praticable avec tout charroi chargé

Le pont de Chantelle-la-Vieille

A Chantelle-la-Vieille la voie romaine franchissait la Bouble sur un pont romain. En 1840, en creusant les fondations du pont actuel, on a retrouvé les substructions du pont romain qui avait cinq arches, rapporte l'abbé Boudant en 1862 (Histoire de Chantelle, P 14 et 109). Ce pont se trouvait à l'emplacement du pont actuel, avec un léger déboîtement vers le Nord-Est. Il permettait la traversée quels que soient le niveau et la force des eaux.

Ce pont érigé au deuxième siècle servit pendant plus de 10 siècles. Il fut emporté par les eaux au début du 13^{ième} siècle, sous Philippe Auguste. Dans une note rédigée en 1712 par J-F. Mallat, prieur-curé de Monestier on lit :« *L'église ou plutôt chapelle dudit Chantelle-la-Vieille a été bastie l'année 1210, ainsi qu'il appert par le testament en latin d'un seigneur de Chirat-Guérin, qui lègue pour aider à bastir l'église de Chantelle-la-vieille quinze livres, et dix livres pour le pont du même endroit. Le dit testament est dans les archives du prieuré dudit Monestier ».*

Reconstruit en 1210 il fut de nouveau emporté quatre siècles plus tard. En 1686, l'intendant d'Argouges, dans le compte rendu de sa visite du Bourbonnais, parle pour

Chemins et voies de communication

Chantelle-la-Vieille « *du pont qu'il faudrait rétablir et de la brigade des gabelles* ». En 1712 J-F. Mallat cité plus haut, ajoute « *Le pont dudit Chantelle-la-Vieille facilitoit un grand passage du Languedoc, des Scevenes et de la haute et basse Auvergne à Paris, qui a cessé depuis l'éroulement dudit pont. Dans le temps du passage, il y avoit quatre ou cinq logis à enseigne au dict Chantelle-la-Vieille ce qui augmentoit beaucoup le nombre des habitants du village et obligeoit mes prédécesseurs de ce tems la de leur donner la messe, ce qui n'a pas été continüé depuis la chute dudit pont, de manière que, depuis plus d'un siècle, mes prédécesseurs n'ont point donné d'autre messe que celle qui se dit en l'église de Monestier* »

Les grands chemins au cours des 13 siècles sous les rois de France

Les grandes invasions ont précipité la chute de l'empire romain d'Occident. Elles ont aussi détruit l'organisation et l'économie de la gaule gallo-romaine. Des populations ont fui, des bourgades sont mortes et les populations restantes ont vécu en autarcie dans l'insécurité. Puis de nouveaux foyers de développement sont nés avec les moines qui ont christianisé la France. La Renaissance carolingienne s'accompagna d'un fort développement socio-économique, artistique et éducatif. Puis les incursions vikings et les razzias de cavaliers musulmans itinérants, en profitant des problèmes internes de l'empire carolingien, accentuèrent sa liquidation. Ces invasions entraînèrent aussi, en contrecoup, la mise en place du premier âge féodal. Ce fut ensuite l'extraordinaire révolution industrielle des 12^{ème} et 13^{ème} siècles avec son développement économique exceptionnel et durable. La guerre de cent ans ruina de nouveau l'économie, et l'infrastructure. Des villages furent même rayés de la carte et ne furent jamais reconstruits. Après un mieux, ce furent les guerres de religion qui dévastèrent de nouveau la France et la désorganisèrent.

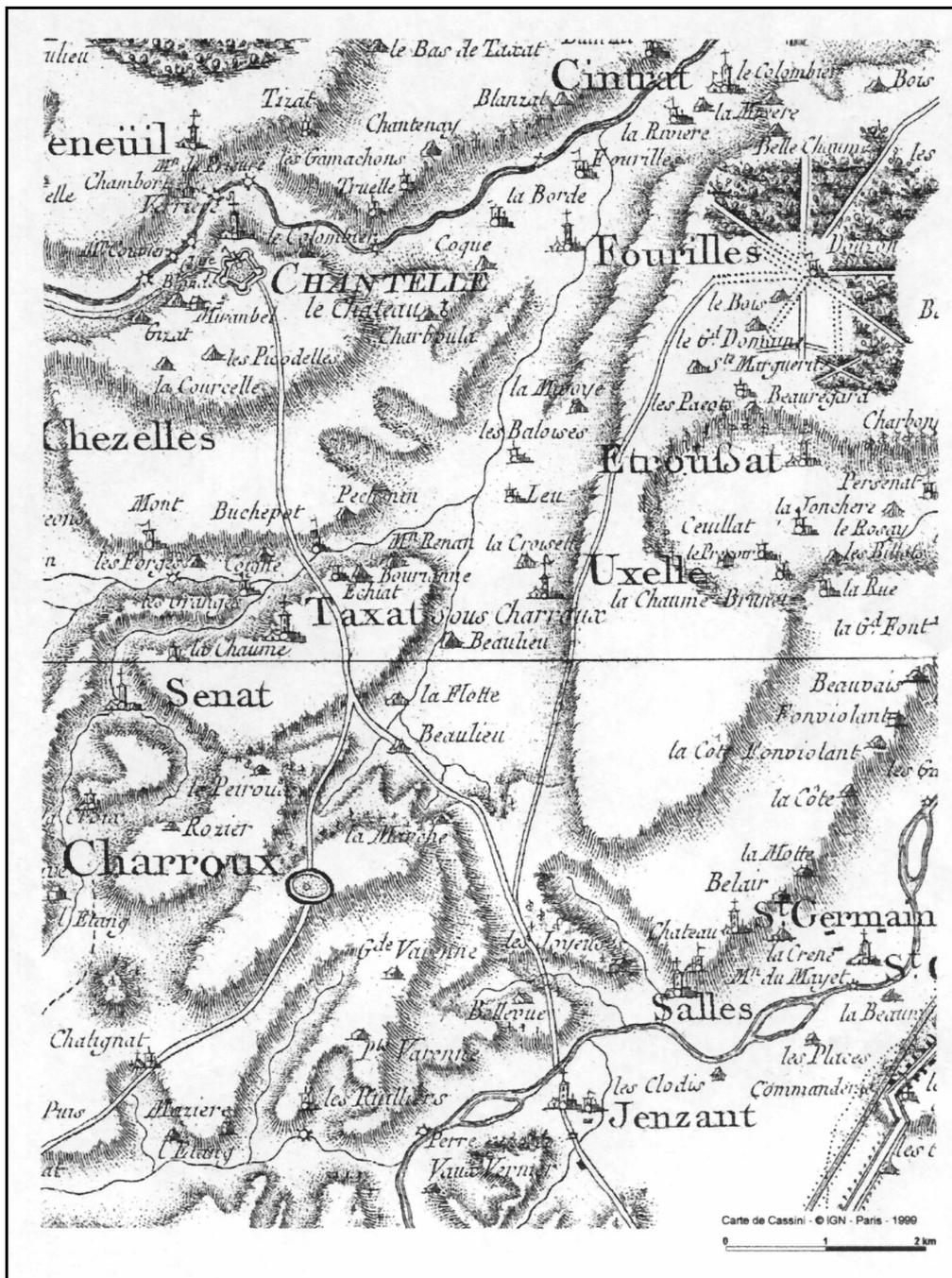
Le vieux cadastre citadin gallo-romain et son tracé à angle droit, ne résista pas à ces bouleversements. Dans les grandes plaines et même dans des villes, là où les destructions avaient fait tout disparaître, un nouveau cadastre parfois totalement différent s'est substitué à l'ancien. De nouvelles routes sont apparues. Cependant les grandes voies romaines et beaucoup de ponts romains avaient été si solidement construits qu'ils ont continué à être des axes de circulation privilégiés pendant des nombreux siècles. Certains ont même parfaitement résisté jusqu'à notre époque malgré les intempéries et les caprices de la nature, tel le pont romain toujours utilisé de Vaison-la-Romaine, par exemple. C'est pourquoi beaucoup de routes principales du Royaume de France perpétuent le tracé de ces grandes voies romaines.

Certes, à la suite d'un long usage des portions de voies antiques se sont détériorées. Le cheminement s'est fait dans le terrain avoisinant créant localement une double ou triple voie. Ainsi au col entre Chezelle et Chantelle-la-Vieille la chaussée romaine se situe, à peu près, à mi-hauteur de la tranchée produite par l'usure combinée des passages continus et des intempéries. De même, entre Gannat et Saint-Pourçain, route royale et voie romaine s'entrelacent sans superposition formant ainsi un itinéraire doublé. D'autres voies romaines n'ont plus été utilisées car elles ne présentaient plus d'intérêt économique. Une partie de l'ancienne réseau routier a donc été suivi et réaménagé sous la royauté tandis que d'autres routes étaient créées sur des trajets entièrement nouveaux par suite des changements de pôles économiques, des nécessités stratégiques et de nouvelles structures socio-économiques et administratives.

Cependant il y a des régions où la géographie conditionne et restreint fortement la possibilité de créer des axes de communication autres que ceux préexistants (marais, cols, fortes pentes, rivières avec gorges, ...). Là les cheminements issus de la préhistoire et les

Chemins et voies de communication

colossaux aménagements réalisés par l'empire romain, sont restés des voies incontournables de déplacement. Ussel, en bordure septentrionale des reliefs d'Auvergne, sur le flanc occidental d'une longue colline, et avec une plaine marécageuse à ses pieds entre dans cette catégorie. C'est pourquoi des chemins protohistoriques, vieux de plus de 25 siècles, étaient toujours des chemins communaux encore utilisés sur tout leur parcours au siècle dernier



Comme nous l'avons explicité dans l'introduction, Louis XVI a fait lever une cartographie fine et complète de la France. Il en a résulté 181 cartes détaillées à l'échelle de 1/86400, dites cartes de Cassini, qui couvrent ainsi l'intégralité du royaume. Sur ces cartes figurent les

Chemins et voies de communication

habitations jusqu'au plus petit hameau, les rivières, les reliefs, les bois et, pour ce qui nous intéresse ici, les grandes routes royales (on dirait, dans le langage actuel : le réseau principal).

Cent ans plus tôt, les cartes des provinces éditées en 1664, du temps de Louis XIV, ne comportaient aucun tracé de route et étaient plus indicatives que strictement exactes.

La carte de Cassini nous concernant porte le numéro 51 (Gannat). Au regard de nombreuses autres cartes de Cassini, notre commune est particulièrement privilégiée comme le montre la portion de carte de la page 9. On trouve à proximité pas moins de quatre routes dont une borde le territoire communal et l'autre le dessert directement ! Cependant, au regard de l'Histoire, cette situation privilégiée est parfaitement normale. C'est le contraire qui eut été anormal. N'oublions pas qu'Ussel fut une des 17 châtellenies ducales du Bourbonnais et son château une place forte stratégique armée par le Duc. N'oublions pas aussi qu'en 1527 François I^{er} éleva notre châtellenie au rang de châtellenie royale, statut qu'elle conserva jusqu'en 1789. La route desservant directement Ussel par le nord ou par le sud était donc une nécessité incontournable pour les autorités de ces époques d'ancien régime.

La route principale est la grande route de Clermont à Paris. Cette voie très large de Gannat à Paris, traverse la Sioule à Saint-Pourçain. Sur le trajet Gannat-Saint Pourçain la seule agglomération traversée, en dehors des villes de Gannat et Saint Pourçain, est le village du Mayet d'Ecole. Cette grand-route est doublée, tantôt à droite, tantôt à gauche d'une voie plus étroite, comme le sont actuellement par endroits l'autoroute et la route nationale. On en voit une portion en bas à droite de la carte page 9.

A la hauteur de Saulzet un embranchement conduit directement à Jenzat. Ce grand chemin suit ensuite le tracé de l'ancienne voie romaine jusqu'à Buchepot. Après avoir longé la limite Sud-Ouest d'Ussel, il reçoit sur sa gauche, un peu avant La Maison Brûlée, une route secondaire venant d'Ebreuil via Charroux. Après Buchepot le vieux tracé romain est abandonné et la route va maintenant directement à Chantelle-le-Château. De là ce grand chemin revient ensuite au pont de Chantelle-la-Vieille en suivant la rive droite de la Bouble. Puis elle continue vers Poitiers, comme du temps des romains.

La route partant d'Ebreuil passe à 1800m au Nord de Saint-Bonnet-de-Rochefort et traverse Chalinat. De là elle suit ce qui est maintenant le chemin qui va directement de Chalinat à la table d'orientation de Charroux, en passant à flanc de coteau sous la Chaume des Vents. Elle sortait ensuite de Charroux par le Nord pour rejoindre le tracé de la D183 près du point portant la cote 333, puis suivait le tracé de cette dernière jusqu'à la D42 actuelle. Un chemin existait encore sur ce tracé entre Charroux et la cote 333, sur les cartes bleues IGN révisées en 1991. Il avait presque totalement disparu lors de la révision datée de 2000.

La dernière route portée sur la carte 51 de Cassini passe à Ussel même, continue vers Douzon puis de là vers Martilly. Après le franchissement de la Bouble près de Baruttet, elle



Chemins et voies de communication

va jusqu'à Saint-Pourçain. Où passait-elle exactement dans la commune, et en reste-t-il des portions?

L'informatique permet de modifier à volonté l'échelle d'une carte. Si l'on superpose, après les avoir ramenés à la même échelle, la carte de Cassini et la carte bleu IGN révisée en 2000, on constate que la route royale desservant Ussel a totalement disparu sur ses premiers 1400m. Heureusement la carte d'état major type 1889 (dernière révision de 1945, ci-contre), montre des chemins vicinaux carrossables suivant encore, à très peu près, le tracé de cette vieille route. Il est alors possible de restituer la totalité de son parcours sur la commune.

En venant de Jenzat, l'embranchement vers Ussel se situait sur la D42, à 350m au Nord du croisement actuel avec la route venant de Salles. De son embranchement, la route royale rejoignait la D35 à 300m au Nord-Est du carrefour de la Marche. Elle suivait ensuite la D35 sur environ 150m jusqu'au coude, en se dirigeant vers le nord-est. Continuant en ligne droite, elle grimpeait à flanc de coteau pour atteindre le chemin actuel sous Calendro, à environ 120m de la borne 397m actuelle (sommet coté 386m sur les cartes d'état major en noir et blanc d'avant 1950). La pente sur cette montée longue de 900m était d'à peine 4 % sur les 2/3 de sa longueur, cependant pour atteindre le plateau les 300 mètres restant sont à 10%. Le plateau atteint, en prenant le chemin à main gauche, nous marchons physiquement sur l'ancienne route royale menant à Ussel. Certes le chemin actuel est plus étroit que l'ancienne route. Des apports lents mais réguliers de terre s'écoulant de la colline et la végétation qui y a poussé, l'ont rétréci interdisant maintenant le croisement de véhicules. Mais elle reste parfaitement carrossable. On remarquera la qualité de son bâti sur la commune d'Ussel. Elle a été construite à flanc de colline, souvent sur remblais, pour lui donner un profil régulier indispensable pour une route de grande circulation. Cette contrainte fait que son côté aval surplombe, parfois de plusieurs mètres, le flanc naturel de la colline en contrebas. Et, cependant, malgré les siècles, ce côté aval ne présente aucune trace d'éboulement.

Suivons la, en descendant en pente douce vers le bourg.

Après une promenade d'environ 800m, 160m avant d'arriver à la cote 351 (croix de Chemins n°9 dite croix de Saint-Marc), un chemin débouche d'une tranchée ouverte sur la droite. C'est un très vieux chemin de la Châtellenie d'Ussel. Partant de l'ancienne minoterie de Saint-Germain-de Salles (sur la Sioule près de St Cyprien) il menait par le pont de St Cyprien à La Motte, traversait Les Chaumes de Saint-Germain, puis en ligne droite aboutissait au carrefour où nous sommes, pour conduire ensuite jusqu'au château d'Ussel.

Arrêtons nous quelques instants à cet endroit.

Entre le chemin venant de St Cyprien et celui que nous descendons s'ouvre une large entrée de champ qui semble se poursuivre en terrain plat vers le Nord. Les cartes IGN, jusqu'en 1980, montrent là un chemin allant presque en ligne droite et à niveau quasi-constant jusqu'à la cote 365 (et où se situe la croix de chemin n°8). Partant du croisement où nous sommes, il y avait donc un raccourci permettant aux voyageurs qui n'allaient pas à Ussel, de court-circuiter la descente jusqu'au village et la remontée du bourg jusqu'à la ligne de crête. En réalité ce raccourci n'a fait que réactualiser un tracé de chemin préexistant et vieux de plusieurs dizaines de siècles. C'était, comme nous l'avons vu plus haut, un grand chemin d'origine protohistorique. Sous nos pieds, à l'endroit où nous sommes, sont passés avant nous des gaulois, sans doute quelques romains, des moines défricheurs, des chevaliers en armure, des paysans et des troupeaux, des sacs de farine sur le dos des ânes, des charrois de bois, de blé mûr, de foin, de vendanges, des récoltes de noix..., des seigneurs d'Ussel et leurs suites, des pèlerins, des troupes, et plus tard la poste royale, des carrosses, des diligences, Et la tranchée taillée à notre droite a près de 1000 ans.

Reprenons notre descente vers le village.

Chemins et voies de communication

Après environ 150m, nous atteignons la croix de Saint-Marc. Elle marque l'arrivée dans le village et ses quartiers d'habitation. A gauche une descente y conduit directement. Cependant la carte de Cassini montre que la route royale ne vire pas à cet endroit. Elle continue tout droit, le long de la colline. Suivons-la. Deux cents mètres plus loin nous arrivons sur un Y. La branche à gauche mène à la place de la fontaine et au centre du Bourg. C'est par cet itinéraire que la route desservait la cœur du village et de la châtellenie. La branche de droite (dont nous avons parlé dans l'introduction) est la continuation de la route royale qui menait à Saint-Pourçain, via Douzon. Une montée quasi-rectiligne et régulière de 400m de long permet ainsi de remonter jusqu'à la ligne de crête. Sa pente est voisine de 5%. La vieille route royale débouche ainsi sur le dessus de la colline à la cote 365m (croix de chemin n°8). Elle y reçoit sur sa droite le raccourci dont nous avons parlé plus haut. Elle continue ensuite plein Nord en terrain quasiment plat sur des kilomètres. C'est le long chemin de crête qui passe à la Vierge, à la table d'orientation puis continue tout droit jusqu'à la D36 (Fourilles à Etroussat). Environ 100m avant d'arriver à cette départementale, la vieille route royale tournait légèrement à droite pour arriver à l'Ouest de Sainte-Marie puis se dirigeait ensuite en droite ligne vers Douzon. En ce début du 21^{ème} siècle, combien de ceux qui se promènent sur le chemin de crête au-dessus d'Ussel, en admirant le vaste panorama, savent qu'ils superposent leurs pas à tous ceux qui les ont précédé sur ce qui fut jadis une grand-route du royaume de France ? Ces paysans, commerçants, seigneurs ou manants qui l'ont empruntée à pied, à cheval, en charroi ou en voiture de poste, et qui nous ont précédé, ne furent presque toujours que des acteurs de la petite histoire. Mais ce sont eux qui ont façonné le terroir, nos paysages, créé nos bourgs et lieux-dits, nos villes et villages avant de nous les transmettre en héritage à leur mort. Ils sont nos racines. Gardons les vivantes pour leur rendre hommage pour les transmettre à notre tour. Il serait terrible d'imposer à nos descendants d'être des enfants trouvés et amnésiques.

Pendant tout l'Ancien Régime l'ancien grand chemin protohistorique puis gaulois qui courait sur l'épine dorsale de la colline est demeuré une grand-route et un axe interrégional de grande circulation.

Pour se rendre dans d'autres villages ou villes, en partant du bourg, les ussellois avaient alors uniquement :

- la vieille route traversant la place de la Croisette qui menait ensuite au moulin à vent (où est actuellement la Vierge, à peu près), Là ils atteignaient la grand-route ci-dessus. La traversant, ils pouvaient alors vaquer à leurs occupations dans les vignes ou descendre vers Etroussat
- En partant de la place de la Fontaine la portion de route royale se dirigeant vers le Nord, en montant d'Ussel jusqu'en haut de la colline. Le haut de la montée atteint, on pouvait continuer vers Douzon puis Saint-Pourçain par la grand'route, ou descendre sur le versant oriental soit vers Cueillat, soit vers Etroussat. En allant vers Etroussat, arrivé au carrefour en forme de patte d'oie, à la limite d'Ussel, on pouvait soit continuer vers Etroussat, soit prendre à droite vers La Jonchère, soit prendre à gauche la seconde route conduisant à Douzon
- En partant de la place de la Fontaine le chemin passant par la croix de St Marc et montant en pente douce le long de la colline en direction du Sud. Au bout d'un kilomètre, en bifurquant à gauche via la tranchée dont nous avons parlé plus haut, il est possible d'aller à Saint-Germain et la Sioule. En continuant tout droit, la Marche atteinte, ce cheminement menait à Charroux
- En partant de la place de la Fontaine le chemin menant à Leu et de là à Chantelle.

Chemins et voies de communication

- Par des petits chemins de traverse le chemin quasi rectiligne allant de Fourilles à Charroux au pied de la colline et en bordure des marais
- Enfin le chemin d'Ussel à Charroux par La Flotte. Mais ce dernier était souvent coupé par des zones impraticables créées par les intempéries, des ornières, la végétation spontanée qui comblant sans cesse les fossés les poussait à déborder, des sources en bordure qui ravaient le chemin ainsi que par plusieurs lavoirs peu étanches en bordure de son cours qui y créaient des zones molles et boueuses

Le Chemin de fer d'intérêt économique

Au 19^{ième} siècle notre région est encore très peuplée et reste économiquement riche et active. Et le chemin de fer révolutionne les échanges commerciaux. Une grande ligne P.L.M. (du réseau Paris-Lyon-Méditerranée) passait par Moulins, Varennes-sur-Allier, Vichy, Gannat. Elle recevait là une autre ligne venant de Montluçon. Pour l'exportation des marchandises produites sur notre terroir, les gares P.L.M de proximité sont alors à Varennes-sur-Allier, Saint-Bonnet-de-Rochefort et Gannat. De ce fait notre région qui est productrice, mais située loin des trois gares, se trouve défavorisée : il faut faire près de 15 km à l'aller suivis de 15 km au retour, pour écouler les productions souvent très lourdes (pierres à chaux ou tonneaux de vin par exemple). C'est ainsi une complète journée aux champs de perdue et de la fatigue supplémentaire pour les animaux de trait.

La Société Générale des Chemins de Fer Économiques, après études, désirait depuis longtemps désenclaver la région à son profit en y construisant un chemin de fer à voie métrique. Ce fut fait à la fin du 19^{ième} siècle.

Une première ligne fut inaugurée le 21 janvier 1887. Partant de Varennes-sur-Allier (gare P.L.M.) elle passait par Saint-Pourçain, Chareil-Cintrat, Fourilles puis Chantelle.

De Chantelle-le-Château le chemin de fer put rapidement se prolonger jusqu'à Montmarault, en franchissant la Bouble à Chantelle-La-Vieille.

Dans le même temps on s'activait sur l'embranchement vers Ebreuil via St-Bonnet-de-Rochefort. Les recensements de population d'Ussel indiquent qu'en 1891 trente et un terrassiers étaient pensionnaires dans notre commune pour y construire la plate forme nécessaire à l'implantation de la future voie.

Ainsi à partir de Chantelle-le-Château on put rapidement poursuivre jusqu'à Ebreuil, par Leu, Ussel, La Marche, Charroux, Chalignat, la gare P.L.M. de Saint-Bonnet-de-Rochefort, et enfin Vicq avant Ebreuil. Ce tronçon et la gare d'Ussel furent inaugurés en 1892

Les habitants de Leu ont toujours souhaité obtenir une halte des trains à Leu-même, aux environs du passage à niveau sur la route d'Ussel à Fourilles. Leur première demande date de 1892. Il n'y a alors pas d'opposition des responsables du chemin de fer, mais l'aménagement de cet arrêt coûterait 752F à la municipalité qui, vu le coût, refuse. Les habitants de Leu insistent. En 1913 une nouvelle proposition de halte à Leu, près de la prise d'eau pour la locomotive, fut faite par la municipalité et cette fois refusée par les chemins de fer en juin de la même année. En 1924, enfin, le préfet proposa par courrier à la municipalité l'implantation d'une halte à Leu. Un accord de principe fut donné par la commune, sous réserve « *de devis pas trop élevé* ». L'année suivante une halte au Boublon fut approuvée par le Conseil Général et le tracé et un devis de 3.350 F acceptés par le conseil municipal. Mais

Chemins et voies de communication

entre temps un service d'autobus commençait à concurrencer le train et la deuxième gare sur la commune d'Ussel ne vit jamais le jour.

Cette voie ferrée à voie unique rendit de grands services et fut un facteur de développement économique. En premier lieu elle apportait un gain de temps et supprimait le travail de transport pour les hommes et les bêtes. Libéré des ces contraintes, on pouvait consacrer le temps ainsi gagné à d'autres travaux. Les voyageurs, en prenant le train dans leur commune, accédaient aux gares du réseau national des grandes lignes. L'agriculture et le commerce pouvaient faire transporter dans toute la France quantité de denrées souvent très lourdes, tels des tonneaux de vin d'Ussel, les veaux de la commune vendus sur le marché de Chantelle pour alimenter Paris ou les excellentes pierres à chaux extraites de notre colline. Il



apportait par ailleurs une animation dans le paysage qui rythmait la vie: « *De loin on entendait souffler la petite locomotive lorsqu'elle gravissait la rampe de Pavé de La Marche, en passant sous le pont au pied de la Commanderie* »

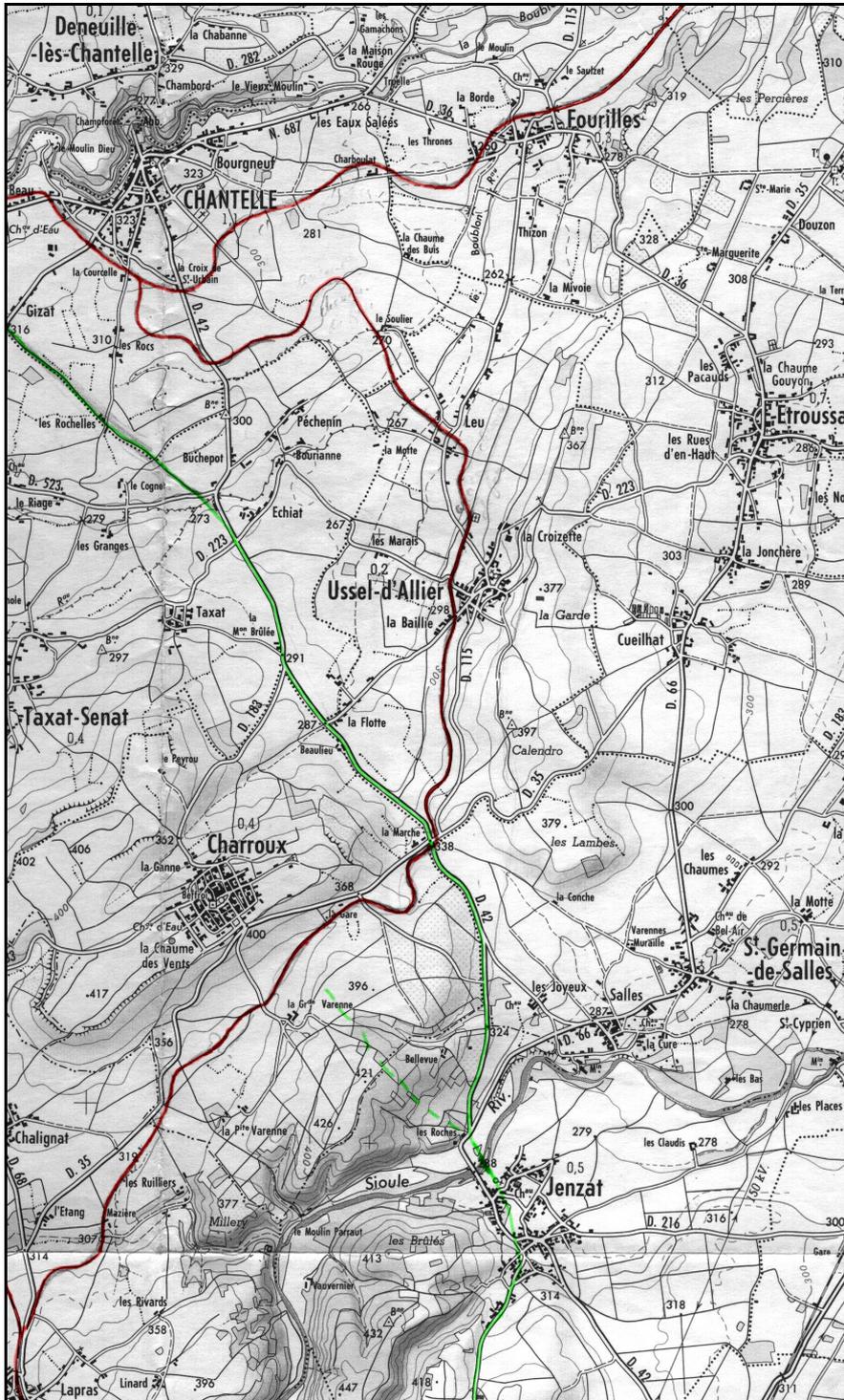
Dès 1850 ces compagnies ferroviaires avaient mis en place des caisses de retraite pour leur personnel. Il s'agissait officiellement de compenser les fortes contraintes de service (travail de nuit, travail quelles que soient les conditions atmosphériques, etc.). Mais le but était aussi de fidéliser un personnel très qualifié dans un contexte de concurrence entre sociétés privées. Ces régimes seront unifiés en 1909

Entre les deux guerres mondiales, le transport automobile se développa car il apportait plus de liberté. Petit à petit il tendit à se substituer aux lignes locales.

En pays de reliefs les petites gares de campagne sont généralement excentrées à cause de la géographie qui impose des tracés sans fortes pentes. Le service d'autobus passant par Ussel et Leu rendait donc, pour les passagers, un meilleur service que le train car il les menait de

Chemins et voies de communication

centre ville à centre ville. Mais parallèlement il pénalisait financièrement les chemins de fer qui durent diminuer le nombre de trains et modifier les horaires. Le transport de marchandises lourdes (animaux pour les foires en particulier) s'en trouva à son tour pénalisé.



En rouge, l'ancienne voie du chemin de fer départemental

En vert la voie romaine de Clermont à Poitiers. Elle passait dans notre région par Gannat, Mazerier, Jenzat, La Marche, Chantelle-la-vieille.

Chemins et voies de communication

Pour pallier cette défection le camion commença ainsi à se substituer au train. Parallèlement pour essayer de mettre un frein au transport qui concurrençait le train, vital pour toute l'économie du terroir, en 1930 la municipalité d'Ussel demanda officiellement la suppression de l'autobus et le rétablissement des trains selon le cahier des charges. Mais il était trop tard.

En 1932 les chemins de fer durent relever leurs tarifs de 300% pour les voyageurs et les chiens et de 500% pour les marchandises, animaux, matériels roulants, voitures et pompes funèbres. Aussi surprenant que cela paraisse, cette augmentation fut acceptée à la condition que le trafic soit maintenu à deux trains par jour (un dans chaque sens) et à trois trains le jeudi. On émit aussi le vœux, par souci d'économie à la consommation, que des automotrices remplacent les machines à vapeur. Et en 1934 la compagnie était sur le point de le faire.

Cependant les transports routiers concurrençaient de plus en plus durement le transport ferroviaire de passagers. De nombreuses lignes régulières de cars sillonnaient maintenant les campagnes. En 1938 les gens de Leu demandent un arrêt d'autobus de la ligne Ebreuil-Chantelle à la première maison de Leu en venant de Fourilles. Ne pouvant lutter, en 1935 la compagnie des Chemins de fer économiques dut se résoudre à supprimer le service voyageurs sur beaucoup de ses lignes. Elle économisait ainsi 400.000 F par an ce qui lui permettait de poursuivre, voire d'accroître à coût compétitif ses activités de transport des marchandises (animaux pour les foires ou pour alimenter les marchés de la capitale, matériels agricoles, tonneaux de vin, pierres de carrières, bois et matériaux de construction,)

Malheureusement, en juin 1936, les grandes grèves du Front populaire portèrent un coup d'arrêt à l'économie et, par contrecoup, mirent de nouveau en difficulté financière les transports ferroviaires régionaux. Les diverses sociétés de chemins de fer étaient alors des entreprises privées. En 1937 elles furent toutes nationalisées et versées dans une seule unique société d'État : la SNCF. Moins de deux ans plus tard le transport ferroviaire qui avait désenclavé notre région entre Sioule et Bouble fut supprimé par l'État. L'économie locale fut contrainte de subir la reconversion par la route qu'elle ne souhaitait pas. Puis, le 03 septembre 1939 à 17h, notre Gouvernement déclarait la guerre à l'Allemagne. Ainsi prit définitivement fin, pour Ussel et Leu, le demi-siècle de fort développement économique qu'avait amené la compagnie des "Chemins de Fer Économiques"

Pendant la guerre les allemands démonteront les rails maintenant abandonnés pour les fondre afin d'en réutiliser l'acier. Puis les traverses, l'emprise des voies et les gares seront rachetées par la commune pour ses habitants et dévolus à des usages autres que ferroviaires (cahier12, paragraphe 16 « Autour du chemin de fer »).

Vers les routes modernes

Si l'on excepte les quelques siècles du réseau routier romain bâti, pendant les nombreux millénaires qui ont précédé la première guerre mondiale le réseau des voies de communications terrestres était quasi-exclusivement fait de parcours en terre nue, même si par endroits quelques passages avaient été manuellement empierrées. Tous ces trajets étaient appelés chemins quelle que soit leur importance. Il y avait ainsi au 19^{ème} siècle à Ussel: le « chemin de Saint-Germain », le « chemin de Gannat à Montmarault », le « chemin d'Ussel à Fourilles », le « chemin des vignes », etc.

L'empièchement s'est modernisé et considérablement accru sous Napoléon III. Le macadam (pierre réduite en morceaux de 4 à 7 cm, mélangée à du sable, puis épandue sur un substrat de pierraille grossière, pour être compactée) s'est progressivement substitué aux fastidieuses réparations ponctuelles des temps anciens.

Chemins et voies de communication

En 1833 le chemin d'Ussel au pavé de la Marche par La Croze et le dessus de la colline a été réparé, Il est communément utilisé par la majeure partie des usselois pour aller à Charroux, Il présente l'avantage d'être relativement au sec. Par ailleurs il y a beaucoup de pierres dans les champs alentour pour le réparer facilement en cas de besoins. On projette même de l'élargir, La réparation du chemin d'Ussel à Charroux par La Flotte n'est pas à l'ordre du jour. Elle coûterait beaucoup trop cher compte tenu de sa grande longueur, du terrain fréquemment inondé en de nombreux endroits et du manque de matériaux de qualité sur place. Son état lamentable ne fera qu'empirer.

Ainsi en février 1836, en sus des fondrières qui empirent sur ce chemin de La Flotte, c'est le pont à l'extrémité de La Palle qui doit être réparé tandis que le fossé nord est entièrement comblé rendant le chemin impraticable. « *Le mauvais état du chemin est aussi dû à une source dont les eaux sont parfois si abondantes qu'elles inondent parfois jusqu'au tiers de la distance de La Palle* », Le creusement d'un fossé de trois pieds de, large est ordonné sur le côté ouest, la ligne droite favorisant l'écoulement.

En mai la source qui sort d'un bâtiment et retenue dans un lavoir qu'elle alimente. Mais l'eau s'infiltré à partir de cette retenue et rend maintenant le chemin impraticable sur toute sa longueur, Pour y pallier dans l'urgence le lavoir sera ouvert sur le fossé avec interdiction de boucher cette évacuation ou d'entraver de quelque manière que ce soit la circulation des eaux, Cependant il paraît de plus en plus évident que le chemin doit être entièrement refait.

En juillet 1836 le chemin est jugé très important pour rejoindre la grand-route qui limite Ussel au sud, et de là celle de Clermont à Moulins, Sa réfection totale est décidée. Il aura 9 toises $\frac{1}{4}$ de large (chaussée et fossés compris) sur ses 600 toises de long. Pour débiter les pierres sont ramassées dans les champs alentour après les récoltes, avec l'accord des propriétaires, pour les travaux d'urgence.

En août les travaux sont arrêtés à cause des moissons puis ensuite par les pluies qui ont de nouveau inondé le chemin.

En octobre seules 80 toises ont été empierrées, Le chantier a déjà pris du retard sur les prévisions. Et il reste 520 toises à empierrer. Les habitants sont mis à contribution, On vote 5 centimes additionnels aux contributions directes plus 3 jours de prestations physiques par habitant et trois jours de voitures de bêtes de somme ou de trait

En février 1837 afin de continuer les travaux on recherche des pierres, On les extraira sur les terrains de proximité, avec l'accord des propriétaires, afin de réduire les transports. Cependant cette récolte s'avère rapidement insuffisante. En mars apparaît la nécessité de carrières, On paiera 4,5 F la toise livrée par les carriers ou les habitants. Une nouvelle carrière est ouverte à La Croze, sur le haut de la colline. Mais il faut trouver de l'argent pour les rémunérations. En application de la loi du 20 mai 1836 on fixe alors les bases et l'évaluation de la conversion des tâches en nature (prestations physiques et charrois par les habitants) par de l'argent comme l'avait autorisé la loi du 21 mai 1806.

En avril 1837 se pose le problème d'un puits en bordure du chemin devant l'ancien domaine de Mr Secrétain de Neuville, depuis partagé entre ses héritiers, Ce puits appartenant à la commune sera démoli et comblé dès que les pionniers l'atteindront en faisant le chemin. Parallèlement sont envoyés aux prestataires des imprimés d'avis pour acquitter leurs journées de prestations sur les chemins vicinaux

En août, 10 toises cubiques ont déjà été arrachée de la carrière. Si l'on pouvait en extraire 12 à 15 de plus on pourrait confectionner avant l'hiver une cinquantaine de toises du chemin d'Ussel à Charroux et atteindre ainsi l'entrée du marais de La Flotte, L'accélération de l'extraction est lancée. Pour évacuer leurs lourds tombereaux de pierres les prestataires traversent un terrain voisin situé aux Vignaux, endommageant ce dernier,

Chemins et voies de communication

En septembre le propriétaire du terrain endommagé porte huit citations en justice contre les prestataires. Il sera indemnisé, mais moins que demandé.

En novembre une nouvelle carrière est ouverte sur la colline à la Chaume du Loup, Un propriétaire voisin autorise le dépôt sur son terrain des tas de pierres mesurées, prêts au transport. Cette carrière fournira toute la ressource nécessaire, De plus le chemin public qui borde le dépôt permettra un gain de temps et d'argent, Et le chemin d'Ussel à Charroux par La Flotte fut finalement réalisé sur toute sa longueur en 1838

Mais le réseau du 19^{ième} siècle qu'il soit localement caillouté ou entièrement terreux, restait soumis à d'incessantes détériorations (ornières créées par le passage répété des roues cerclées de fer, intempéries rendant des portions impraticables, ravinements par ruissellements, portions de chaussées emmenées par les crues ou transformées en bourniers, piétinements des troupeaux, etc.).

En France les premiers essais de goudronnage ont eu lieu en 1901 dans la région de Nice sous l'impulsion de l'Automobile-Club de France. Mais ce n'est que pendant la première guerre mondiale que l'État entreprit d'utiliser ce revêtement pour l'importante aide stratégique qu'il apportait à notre défense nationale. Rapide à mettre en œuvre, facile à épandre, permettant des réparations quasi-immédiates, le goudronnage palliait la détérioration extrêmement rapide des routes empruntées par les lourds convois militaires. En sus il supprimait les soulèvements de poussières qui, précédemment, signalaient les convois aux avions des observateurs ennemis. Ce revêtement s'étendra rapidement au réseau routier principal français entre les deux guerres mondiales.

Le chemin de grande circulation que l'on appelle maintenant la D115 fut percé à travers le Bourg en 1889, en même temps qu'étaient édifiés la mairie et le bloc scolaire actuels. Quant à la route conduisant de la place du village à la Vierge puis à Etroussat (D223), elle n'est même pas centenaire puisqu'elle date de 1935. Et les vieux ussellois l'appellent encore « la route neuve ». L'histoire détaillée de leurs réalisations est donnée au cahier¹² (La commune de 1789 à aujourd'hui , paragraphe 22 « vers le réseau routier actuel »)