

LE « DROIT CHEMIN » PARIS -TOULOUSE

(Entre Spontour et Laroquebrou)

*Les songes vagues et envahissants
du grand chemin...*
Julien Gracq

Le *droit chemin* : le nom même de cette antique voie multiséculaire ne laisse pas d'intriguer. Dans un pays de gorges et de lacets, cette *rectitude* revendiquée paraît suspecte ou, à tout le moins, déplacée, comme une sorte de défi un peu fou lancé à la géographie. Quant à l'ampleur inusitée du trajet, il contraste avec la modestie de l'appellation *chemin*, plutôt réservée de nos jours aux cadastres ruraux .

Ce double décalage par rapport à la réalité donne à l'expression *droit chemin* un tour énigmatique voire un peu mystérieux qui n'est pas sans rappeler le mythique *Péré* de Julien Gracq, une première fois évoqué dans la Revue « Commerce »¹ puis décrit plus longuement dans un ouvrage posthume intitulé « *Les terres du couchant* » paru chez José Corti en 2014².

«... Le Péré était une route fossile : la volonté qui avait sabré de cette estafilade, les solitudes pour y faire affluer le sang et la sève était morte depuis longtemps et mortes, même, les conditions qui avaient guidé cette volonté...Il restait une cicatrice dont la direction pourtant creusait encore l'horizon...Un signe engourdi, crépusculaire d'aller plus avant...Car la trace d'un chemin d'hommes est plus longue à s'effacer de la terre que la marque du fer rouge.»

Cependant, à la différence du *Péré* de Julien Gracq reliant deux contrées emblématiques nées de l'imagination de l'auteur du *Rivage des Syrtes*, le *droit chemin* de Paris à Toulouse n'a rien d'un mythe. Il a bel et bien existé et parcouru de part en part, des siècles durant, une bonne moitié de l'Ancienne France, en passant par la Xaintrie. En témoignent, outre une poignée d'archives tirées des rayons poussiéreux d'anciennes bibliothèques, une trace matérielle menue, perceptible ici et là et en Xaintrie plus qu'ailleurs, où les solitudes désertes et ensauvagées des gorges abruptes de la Dordogne et de la Maronne l'ont protégé, à la manière d'un *conservatoire* naturel...

Triple trace donc, puisées d'abord dans l'histoire, puis dans les ouvrages classiques sur la toponymie et, enfin, dans une patiente exploration sur le terrain.

¹ Le Nouveau Commerce, cahier automne hiver 1963

² *Les terres du couchant* , José Corti, 2014, page 75 et suivantes.

Les sources historiques

Bien qu'il remonte selon toute vraisemblance au Moyen Age³, la première mention connue du *droit chemin* figure dans « le Guide des chemins de France »⁴ de Charles Estienne⁵ paru à Paris en 1552 qui en donne le tracé général suivant : Paris, Orléans , Vierzon, Issoudun, La Châtre, Felletin, Nouy (Neuvic), Esteron, Espontour, La Rochebrou, Boillac, Ville franche de Rouergue, Rabastens Toulouse. La partie qui nous retiendra plus spécialement ici est celle



comprise entre Espontour (Spontour) et La Rochebrou (Laroquebrou) en passant par Esteron (Les Estourocs) . On remarquera que les lieux - dits Spontour et Esteron sont inversés . Cette erreur de Charles Estienne – ce n'est pas la seule – a conduit certains esprits curieux à rechercher en vain un village nommé Esteron en Corrèze et même en Creuse, alors que l'identification avec Les Estourocs s'impose d'évidence⁶.

Avant d'aller plus loin dans l'exploration du *droit chemin* sur le territoire de la Xaintrie, la question se pose de savoir quel était exactement sa fonction, à l'origine. La distinction entre la « poste aux chevaux » instituée par Louis XI en 1477 pour les courriers officiels , la poste aux lettres qui lui est postérieure et les messageries privées n'est pas toujours aisée, ces différents types de services, parfois concurrents, se recoupant largement⁷. Leur point commun était d'être assuré par des

« chevaucheurs » utilisant des relais de poste établis en principe toutes les sept lieues . Les maîtres de postes étaient chargés de fournir une monture aussi bien pour le courrier du roi que pour celui des particuliers. Pendant longtemps les messageries privées ont coexisté avec le service public puis, progressivement, ce dernier s'est imposé avec l'absorption définitive de

³ Le pont de Laroquebrou aurait existé dès le 13^e siècle ; voir Deribier , Dictionnaire Cantal, tome V, page 127

⁴ Son titre exact est : « Chemins pour aller et venir par tout le Royaume de France. Avec les noms des Fleuves & Rivières qui courent parmy lesdicts pays. Augmenté du voyage de Saint Jacques, de Rome, & Venise. »

⁵ Né dans une célèbre famille d'imprimeurs et humanistes français qui travaillèrent du XV^e au XVII^e siècle à Paris, Lyon et à Genève, Charles Estienne (1505-1564) reçut son doctorat en médecine à Paris en 1542. Il est l'auteur d'une œuvre anatomique, d'un célèbre ouvrage sur la vie rurale (La Maison rustique) mais il a surtout marqué l'histoire pour avoir publié le premier Guide des chemins de France.

⁶ Sur cette question qui a perturbé les érudits locaux, voir notamment Franck Imberdis opus cité page 338

⁷ Là-dessus voir Pierre Nougaret , *Histoire de la poste aux lettres en Haute Auvergne des origines à 1793* , RHA tome XXXIII, octobre décembre 1953 ;

la messagerie privée par la ferme des postes en 1719, ce qui a consacré pour trois siècles le principe du monopole de la poste, aujourd'hui en partie démantelé⁸.

Mentionné comme tel dans le *Tableau géographique des Gaules* de Jean Boisseau (1646) Le *droit chemin* de Paris à Toulouse garda sa fonction jusqu'au début du 18^e siècle, époque à laquelle il fut concurrencé par d'autres itinéraires passant plus à l'Ouest par Limoges, Uzerche et Argentat. C'est ainsi que Piganiol de la Force⁹, dans son *Tableau des chemins et des villes de France*, placé en tête de sa *Nouvelle description de la France* (1718) ne parle plus d'un chemin Paris à Toulouse mais du chemin des messageries entre Aurillac et Paris (moyennant une bretelle à Nieudan) auquel il fait franchir la Dordogne non plus à Spontour mais à La Ferrière à un kilomètre en amont, en précisant bien que ce bac sur la Dordogne se trouve à une *mortelle (sic) lieue* de Rilhac, ce qui en dit long sur le profil de l'étape ! Quelques années plus tard en 1724, le *Nouveau voyage en France* du même auteur en fait seulement l'*ancien* chemin des messageries d'Aurillac à Paris, en ajoutant que « le messenger établi pour le courrier Aurillac-Paris a depuis quelques années changé de route ; autrefois il passait par Orléans, Bourges, Aubusson, Ussel, Neuvic, Rilhac, Le Estourocs et Nieudan, chemin qui est sans conteste le plus court et le plus beau (sic) alors qu'aujourd'hui il passe par Montvert, Argentat, Brive et Uzerche... ». Cette appréciation d'ordre esthétique à propos d'un chemin est tout à fait inhabituelle dans ce type d'ouvrage et elle fait probablement de Piganiol de la Force (dont on rappellera qu'il était natif d'Aurillac) l'un des précurseurs méconnus du guide vert Michelin ! L'abandon du *droit chemin* en tant route privilégiée des messageries ressort aussi d'un mémoire de Lacarrière, le subdélégué d'Aurillac, daté de 1720 qui signale à l'attention de l'intendant que, parmi les routes reliant l'Auvergne au Limousin, il y a la route passant par Nieudan, les Estourocs et Rilhac, *laquelle est l'ancienne route des messageries vers Paris*¹⁰. Dix ans plus tard en 1730, un état des ponts de l'élection d'Aurillac¹¹ situe le pont des Estourocs dont l'existence est attestée depuis au moins 1657, sur la route de l'*ancienne messagerie d'Aurillac à Paris*¹². Ainsi, si le souvenir de l'ancienne route reste bien présent dans les esprits, le début du 18^e consacre

Saint Chartier, au bout de la forêt	i p. R.
La poste	ii p.
La Chastre en Berry	ii p.
Notre Dame de La Senay	i p. g.
Le Mats saint Paul	iii p.
Voy l'orme & pierre qui font le commencement de la Marche, & diuisent quatre chemins, ascavoir de Berry, Lymosin, Bourbonnais & Auvergne : sous lequel on dit, que quatre princes desdictes quatre terres ont autrefois parlemété ensemble chacun sur sa terre.	
Pré Benast abb.	i p.
La Commanderie	ii p. R.
lornage	i p. d.
La marche de Lymosin, Berry, Auvergne, & Bourbonnais. Commence à entrer aux monts.	
La maison neufue	iiii p. g.
Felletin, La marche de Lymosin.	iiii p. R.
Bellefensaigne, Montaigne.	iiii p. g.
Nouy, Marche de Lymosin	iiii p. R.
Esteron, grâde uallee, & chemin perilleux. iiii p.	
Remonte, & passe un petit ruisseau, & un uillage au dessus.	
Descends à Espionour, uallee, on passe la Dordonne.	
Remonte par un uillage au dessus, puis descends à la Rochebrun.	
Passe la rivière de l'Inde. Laisse le chemin à dextre à main gauche, & pren main dextre.	

Extrait du guide des chemins de France de Charles Estienne

⁸ Voir Nougaret *opus* cité pages 420 à 423 ;

⁹ Jean - Aymar Piganiol de la Force (Aurillac 1673, Paris 1753) , historiographe et géographe.

¹⁰ AD.PDD, IC.6859

¹¹ AD.PDD, IC. 6464

¹² G Merian Topograph. Galliae, tome III.

son déclassement au profit d'autres itinéraires peut être moins « beaux » mais plus commodes. Est-ce à dire que le *droit chemin* aurait été entièrement et définitivement délaissé ? Probablement pas... Si Piganiol de la Force nous dit que le chemin du *messenger* passe désormais par Brive, il ne s'agit que de la poste aux lettres, d'autres transports et d'autres trafics ont selon toute vraisemblance continué à emprunter l'ancien itinéraire et notamment les convois de bestiaux expédiés régulièrement vers le Berry ou vers la capitale, comme le suggère certains toponymes (cf. *infra*). Puis, avec le temps et la concurrence d'autres tracés plus faciles, ces trafics eux-mêmes cessèrent et le *droit chemin* tombera progressivement au rang de chemin rural en s'intégrant dans les micro-réseaux locaux¹³ ou en disparaissant purement et simplement. Des tronçons se maintiendront cependant presque partout jusqu'à la moitié du 19e, comme le montre la carte d'état-major de 1880. On en trouve encore quelques bribes aujourd'hui sur la carte au 25/000 de l'Institut Géographique National, lesquelles se révélèrent utiles pour la prospection sur le terrain.

Les repères toponymiques

La mémoire d'un vieux chemin ne gît pas seulement dans les livres ou les archives. Elle se lit aussi sur les cartes et les plans cadastraux. C'est ainsi que pour la partie du *droit chemin* qui nous retient ici, il est possible d'en reconstituer le tracé avec une grande précision à partir d'un certain nombre de toponymes qui jalonnent son parcours de Spontour à Laroquebrou. La multiplicité et l'alignement de ces lieux – dits caractéristiques ne laissent aucun doute sur le passage d'une voie de première importance qui ne peut être que le *droit chemin* tel que l'a décrit une première fois Charles Estienne en 1552 et tel que l'a précisé ensuite Franck Imberdis dans sa célèbre thèse sur le réseau routier en Auvergne¹⁴ en ces termes : « ...Entre Dordogne et Maronne, Rilhac et Les Estourocs jalonnent un tracé quasi rectiligne encore visible aujourd'hui sur la carte au 1/ 80 000 Au sud de Rilhac, le chemin traverse le village de Lestrade, descend sur la Maronne en formant quelque temps la limite entre le département de la Corrèze et celui du Cantal puis il suit ensuite jusqu'au village de La Bitarelle une crête étroite où il est partiellement recouvert par le chemin de grande communication GC2 avant de redescendre vers Laroquebrou ». Si Franck Imberdis a bien repéré, probablement sur la carte d'Etat Major¹⁵, deux toponymes étroitement liés au passage d'une voie de grande communication (Lestrade et la Bitarelle), il en a omis quantité d'autres tout aussi caractéristiques qui figurent sur la carte détaillée et la légende reproduites aux pages suivantes avec, pour chaque lieu-dit, un bref commentaire sur son origine et sa signification, tiré d'ouvrages classiques sur l'étymologie en général et la toponymie en particulier¹⁶.

¹³ Voir A. Meynier, Les routes entre Mauriac et Aurillac, étude géographique, RHA, 1er Fascicule, 1933, janvier-mars, pages 14-16.

¹⁴ Franck Imberdis, *Le réseau routier de l'Auvergne au 18^e siècle*, PUF, 1967.

¹⁵ Il ne semble pas être venu sur place.

¹⁶ Voir notamment *Les origines des noms de lieux de France*, Stéphane Gendron (2008) ; *La toponymie, un patrimoine à préserver*, Solange Wydmusch (1997), *Noms de villes et de villages*, Eric Vial (2009).

1. La Vedrenne

La Vedrenne ou La Vedrinne ou simplement Vedrinne, du latin *veterina*, bête de somme, désigne un chemin emprunté par des convois d' animaux de bât ou des troupeaux de bestiaux se déplaçant sur une grande distance, de province en province (en l'occurrence vers le Berry) ou vers Paris. C'est une des fonctions qu'a pu remplir le *droit chemin* après son déclassement en tant que chemin de messagerie (voir *supra* les sources historiques).

2. La Maison rouge

Le toponyme « maison rouge » signe avec une quasi certitude le passage d'un ancien chemin de quelque importance ; pour certains auteurs ce toponyme remonterait à l'antiquité et rappellerait les auberges (*mansiones*) et les relais de chevaux (*mutationes*) qui jalonnaient les voies romaines. Sans exclure, dans certains cas, cette origine lointaine, la multiplicité des lieux-dits « maisons rouges » donne à penser que l'expression a été largement utilisée par la suite pour désigner des auberges ou des relais sur des liaisons d'une certaine importance entre bourgs ou villes, à l'intérieur d'une même province ou entre provinces . C'est le cas pour le *droit chemin* qui compte deux lieux dits « Maison rouge » entre Spontour et Laroquebrou. Pourquoi rouge ? Le grand Dauzat, pourtant pionnier en ces matières, a avancé l'idée de maisons entourées de coquelicots ! ¹⁷ Moins poétiquement mais plus sérieusement, il est généralement admis aujourd'hui que l'explication est à rechercher dans l'apparence extérieure des maisons en question : toitures en tuiles rouges, badigeon ou joints en argile rougeâtre. Mais une simple enseigne rouge ne pouvait-elle pas suffire pour attirer l'attention du voyageur sur ces gîtes d'étape...¹⁸

3. El Peyrou ou le Peyrot

Peiré, Peyron, Peyrou désigne en occitan un endroit empierré ou un amas de pierre. Par extension le mot a été employé pour désigner un très vieux chemin, souvent recouvert d'une sorte de pavage grossier ou, en tout cas, lesté d'un fort empièrrement. Ainsi des noms de lieux comme le chemin Perré, le Pierray, le Pierreux, la Parrière, Le Pierray, Le Peyrou ou Le Peroux témoignent de manière quasi certaine du passage d'une voie de communication qui peut éventuellement remonter à l'époque romaine mais qui date le plus souvent du Haut Moyen Age, comme dans le cas du *droit chemin*¹⁹. A noter que c'est un vocable appartenant à cette famille (*Le Péré*) que Julien Gracq a choisi pour désigner le chemin mythique qui, dans son

¹⁷ Voir Dauzat *Les noms de lieu*, Delagrave, Paris 1947, page 221.

¹⁸ Sur tout ceci voir l'article de Raymond Mialaret dans le *Courrier des chercheurs et des curieux*, février 1967, pages 160-161.

¹⁹ Les termes El Peyrou ou Le Peyrot pourraient aussi théoriquement désigner un lieu en rapport avec un individu prénommé Pierre dont un diminutif assez commun en occitan est Peyrou ; cependant la faible distance entre des deux toponymes et leur parfait alignement dans l'axe du *droit chemin* entre Spontour et Laroquebrou donnent à penser que l'interprétation la plus vraisemblable est celle d'un lieu-dit en rapport avec une ancienne voie de communication. Il existait à Saint - Julien aux bois sur l'ancien chemin de d'Argentat à Mauriac un lieu-dit *le pont péré ou le pont péry* qui était fait de grandes dalles de pierre à la façon romaine ou gallo-romaine.

roman « Les terres du couchant » relie le cœur de l'Empire à ses marches aux limites incertaines, convoitées par les barbares.

4. Lestrade

Toponyme assez commun (on en compte pas moins d' une dizaine dans le département du Cantal et deux sur le trajet du *droit chemin* entre Spontour et Laroquebrou) . Le mot est dérivé du latin *strata* qui a donné *strada* en italien et *street* en anglais . C'est l'abrégé de *via strata lapide* ou *via strata silice* qui, chez les Romains, signifiait une route recouverte de dalles ou de pierres plus ou moins appareillées. Sous la forme la plus commune de *Lestrade* mais aussi de *L'estrade*, *L'estrées* ou les *Estrées*, ce lieu-dit signale généralement le passage d'une voie ancienne pouvant remonter jusqu'au Moyen Age et, éventuellement, à l'époque gallo-romaine, encore qu'il faille se montrer très prudent dans ce domaine, faute de preuves. Les voies signalées par le toponyme *Lestrade* se distinguaient du réseau vicinal local en ce qu'elle reliait deux lieux (bourgs ou villes) relativement éloignés, au sein d'une même province ou entre deux provinces voisines.

5. Montjoie

Le Montjoie (de *Mons jovis*) désigne une hauteur, butte , colline artificielle ou tas de pierres servant de repères aux voyageurs, repères du haut desquels ils pouvaient apercevoir la direction générale de la route ainsi que la nature du terrain à parcourir. La tradition voulait parfois que le voyageur ajoute une pierre au tas déjà constitué.

6. la Bitarelle

La Bitarelle, La Bitarelle, l'Abitarela ou bien encore la variante La Vitarelle (que l'on trouve surtout dans le Lot et l'Aveyron) est, comme son nom, même déformé, le laisse entendre, un relais, une auberge d'étape ou un refuge sur une voie ancienne où les voyageurs pouvaient se reposer avant de reprendre la route. Il existe un lieu - dit La Vitarelle avec le même sens près du château de Naucaze à côté de Maurs, lequel se situe très précisément sur le tracé du *droit chemin* après Laroquebrou.

7. L'arbre de Rames

L'arbre de Rames était un arbre sans doute exceptionnel par sa taille qui s'élevait à proximité du tracé du *droit chemin* entre Spontour et Laroquebrou²⁰ où il servait très probablement de repère visuel pour les voyageurs ou les chevaucheurs. L'hypothèse au gabarit hors du commun dont on ignore l'essence résulte du fait qu'il figure, sans exception, sur toutes les anciennes cartes de la province d'Auvergne, depuis la carte de Louis Nicolas de Clerville en 1642 jusqu'à celle de Cassini à l'extrême fin de l'ancien régime (une demi - douzaine de cartes environ). Cette référence systématique à un élément du paysage (plutôt rare dans la cartographie de

²⁰ Il existe encore aujourd'hui un écart de la commune de Saint – Santin Cantalès qui porte le nom de Saint – Rames.

l'époque) témoigne s'il en était besoin de l'importance accordée à l'arbre de Rames comme repère pour les voyageurs du *droit chemin*.

Comme le montre la carte reproduite sur la page précédente, les principaux toponymes témoignant du passage d'une importante voie de communication se retrouvent tous sur la partie du *droit chemin* comprise entre Spontour et Laroquebrou, confirmant ainsi amplement l'itinéraire que les documents d'époque (essentiellement le Guide de Charles Estiennes) et les études postérieures (essentiellement la thèse de Franck Imberdis) avaient décrit.

L'existence virtuelle du *droit chemin* étant ainsi doublement établie (historiquement et étymologiquement), il reste à en démontrer la réalité sur le terrain...

L'exploration sur le terrain

En allant du nord au sud , on découvre la première trace du *droit chemin* sur la rive gauche de la Dordogne à la hauteur des ruines de l'abbaye cistercienne de Valette. A cet endroit, les voyageurs, au sortir du bac de Spontour, s'engageaient dans la périlleuse ascension – la « mortelle lieue » selon Pigagnol de La Force ! – qui devait les conduire sur le plateau avant d'amorcer la descente vers la vallée de la Maronne et les Estourocs (photo n°1)



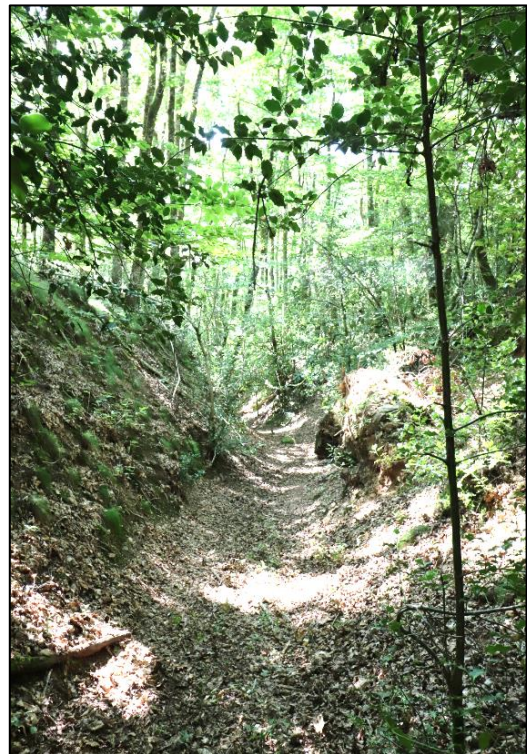
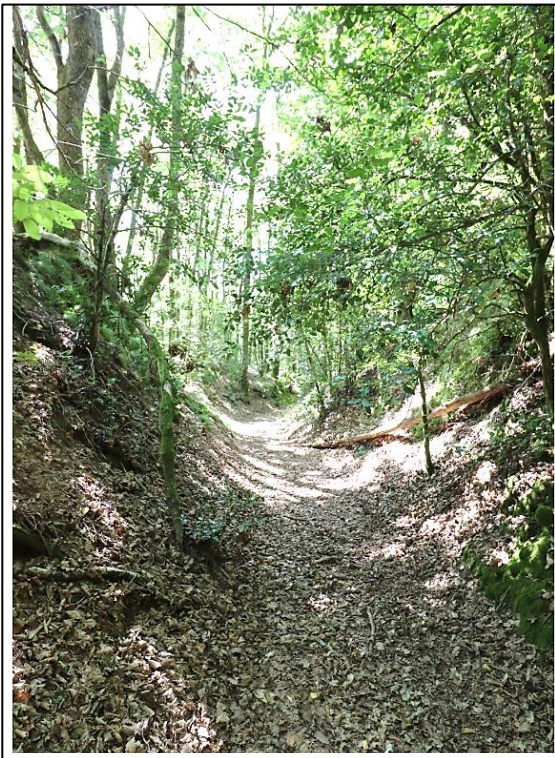
Photo n°1 Rive gauche de la Dordogne au niveau de Valette (cliché Pierre Gire)



Photo 2 Monument au-dessus de Spontour (cliché Bjorn Thijs)

Au cours de cette montée vers le plateau, les voyageurs passaient devant une sorte de stèle (probablement surmontée d'une croix aujourd'hui disparue) dont la raison d'être en cet endroit précis et la fonction (autre que celle des traditionnelles croix de chemin) n'apparaissent pas clairement. Il s'agit du seul monument connu jalonnant le *droit chemin* entre Spontour et Laroquebrou et, à notre connaissance, sur la totalité du parcours . S'il existe bien des lieux- dits évoquant la présence de bornes ou d' objets similaires (Le Pieu, Le Poteau etc.), les monuments auxquels ils font allusion ont apparemment tous disparu. La stèle au dessus de Spontour serait donc, jusqu'à preuve du contraire, le seul vestige matériel de la signalisation du *droit chemin* (voir photo n°2).

Après Rilhac - Xaintrie, il ne subsiste plus aucune trace significative du *droit chemin* qui s'est progressivement intégré dans le parcellaire agricole du plateau basaltique. On le retrouve à nouveau sur le versant boisé de la rive droite de la Maronne où malgré la pente de plus en plus raide, le chemin, fidèle à sa vocation, plongeait directement vers les gorges, en ne concédant quelques lacets - aujourd'hui disparus - qu'à quelques dizaines de mètres de l'entrée du pont des Estourocs.



Photos 3 et 4 (clichés Bjorn Thijs)

Le *droit chemin* sur le versant droit de la vallée de la Maronne dans la descente vers le pont des Estourocs



L'ancien pont des Estourocs (Huile sur toile de Raymond Mil)

Alors qu'ils franchissaient la Dordogne sur un bac, les usagers du *droit chemin* passaient la Maronne sur le pont représenté sur la toile de Raymond Mil dont l'existence est attestée depuis 1657 mais qui est probablement plus ancien. On peut imaginer à l'aspect des pentes abruptes du versant nord de la rivière, la série de lacets qui permettaient d'accéder au pont. Cette partie du chemin a été détruite au moment de la construction d'un nouveau pont dans le cadre de l'aménagement de la Maronne pour la production d'énergie hydraulique (barrages d'Enchanet, du Gour noir et d'HautePAGE).



Photo n°5 (cliché Bjorn Thijs)

Virages en épingle à cheveux sur la rive gauche de la Maronne dans la montée vers le Peyrot et la Maison rouge ; contrairement à la rive droite où ces virages ont disparu, la rive gauche les a conservés.

En guise de conclusion...

Quels enseignements tirer de cette triple équipée dans les vieux grimoires, les lexiques austères et les travers labyrinthiques des confins arverno - limousins ?

D'abord la confirmation sans appel de l'affirmation de Julien Gracq²¹ selon laquelle *la trace d'un chemin d'hommes est plus longue à s'effacer de la terre que la marque du fer rouge*. Confirmation apportée donc au cœur de la Xaintrie où la longue estafilade qui sabrait le paysage français du nord au midi depuis le début du 16^e siècle, cette *route* mythique des premiers âges de la poste, s'est figée hors du temps, pétrifiée sous le couvert protecteur des gorges sauvages de la Dordogne et de la Maronne.

Ensuite, la conviction que cette quête n'est pas achevée. Il reviendra à d'autres amateurs de mystères, trappeurs de la petite et de la grande histoire et suiveurs de pistes improbables (dans tous les sens du terme), de refaire ce parcours plus minutieusement encore pour en dresser la carte exacte, glaner d'autres preuves matérielles et déceler de nouveaux indices des trafics en tout genre qui ont animé, des siècles durant, cette partie du *droit chemin*. Il serait étonnant en effet que les centaines de cavaliers ou *chevaucheurs*, chargés de plis et autres objets de valeur ayant emprunté cette voie, n'aient pas laissé derrière eux ne serait - ce qu'un fer à cheval, un élément de harnais ou quelque menue - ou moins menue - monnaie, permettant d'ajouter une preuve supplémentaire à celles rassemblées dans cette étude. Autre raison de parcourir à nouveau attentivement ce trajet : la chance d'y découvrir des espèces botaniques rares sous nos cieux dont les graines auraient été transportées à leur insu, sur les bottes et les vêtements des voyageurs... Rappelons à cet égard que *les Estouroc*s furent jadis l'un des terrains de chasse privilégié des distingués botanistes en soutane du Petit séminaire de Pleaux et qu'il est fort possible que quelques-unes de leurs précieuses trouvailles soient liées aux allers et venues incessantes qui animèrent le *droit chemin*²².

Enfin, le sentiment diffus qu'il restera toujours une part d'inconnu attachée à ce que fut, dans la réalité quotidienne, la vie du *droit chemin*. Sur cette interrogation, laissons à Julien Gracq qui a ouvert ce chapitre inédit de l'histoire de la Xaintrie, le soin de le conclure par un extrait de son ouvrage au titre évocateur *Carnet du grand chemin*²³

«L'une des raisons qui me rendent plus difficile toute imagination du passé au-delà approximativement du 17^e siècle, c'est la quasi impossibilité de me figurer ce qu'étaient alors les routes et les chemins ; non pas tant leur aménagement technique sommaire sur lequel nous

²¹ Voir *supra* page

²² Voir à ce sujet *L'herbier du petit séminaire de Pleaux*, Roland Sabatier, Revue des Amis de la Xaintrie Cantalienne N°1 page 21 et suivantes ; voir aussi *Un Cantalien du second Empire : le botaniste Eugène Malvezin*, Félix Bonnafé et Jean Paul Delbert (1980) où l'on peut lire qu'Eugène Malvezin, employé des chemins de fer, herborisait volontiers le long des voies où il découvrait nombre de spécimens rares, atypiques pour la région, véhiculés par les convois.

²³ Paru chez José Corti à Paris en 1992 (voir pages 184 et 185).

avons quelques renseignements que leur relation vivante avec les villes et les bourgades qu'ils joignaient, avec les paysages qu'ils traversaient, avec les haies et les clôtures, les bois, les cours d'eau, le mouvement aussi de leurs usagers : s'agissait-il d'un fourmillement de piétons, marchands, moines, pèlerins, clients de foire ? Les cavaliers, isolés ou par groupes, ou bien les fardiers ou animaux de bât, au contraire, y prédominaient-ils ? Faut-il plutôt s'imaginer une solitude à peine troublée par un grincement d'essieu ? Les auberges y étaient - elles nombreuses ? Où étaient-elles implantées ? Y avait-il des moyens de dépannage : charrons , selliers , maréchaux ferrands ? Existait - il un petit peuple de bateliers, routiers, maquignons, cabaretiers, guides, malandrins, voleurs ou recéleurs de chevaux Bref que pouvait bien être, dans ce vaste corps, l'antique circulation du sang ?

Force est de constater que si notre modeste étude permet d'avancer quelques prudentes considérations au sujet de tel ou tel de ces légitimes questionnements, nombre d'entre eux restent sans réponse dans l'état des connaissances actuelles.



Le droit chemin dans les Estourocs