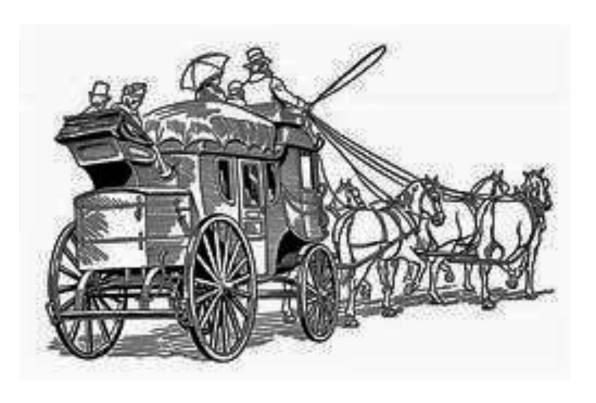
# En Passant Par Duerne







Jacques Rivoire est un des fondateurs de l'Araire. Il a consacré cinquante ans de sa vie à un immense travail d'historien sur le Pays Lyonnais. Dans son livre "Soucieu en Jarez et ses

environs" un chapitre est dédié à la Poste aux chevaux de Duerne. Grâce à ce travail de recherche, nous connaissons aujourd'hui cette famille Presle qui pendant un siècle a été chargée d'assurer le transport et l'hébergement de voyageurs en diligence.

Nous apprenons aussi beaucoup sur Duerne, sur ses habitants. Leurs vies furent rythmées par des chamboulements révolutionnaires et soubresauts incroyables; une instabilité politique des plus confuses et une insécurité chronique.

## <u>La famille Presle</u>

Antoine Presle, père de :

Ivan Presle, père de :

Claude Presle, père de :

François Presle, 1er maître de Poste, père de :

Marguerite Presle, épouse de Fleury Chantre, parents de :

Anne Chantre, épouse de Claude Peyrachon, dernier maître de Poste,

\*Fleury Chantre étant l'aïeul à 5 générations de Jacques Rivoire.

### Fleury Chantre père de :

Jean Marie Chantre, père de : (et frère d'Anne Chantre, l'épouse de Claude Peyrachon)

Marguerite Chantre, mère de : (et épouse d'Antoine Assada)

François Assada, père de :

Anne Angèle Assada, mère de : (et épouse de Maurice Rivoire)

Jacques Rivoire

### LA POSTE AUX CHEVAUX

(Jacques Rivoire auteur de : "Soucieu en Jarez et ses environs" - Edition 1995)

Village haut perché, formant une sorte de col entre Forez et Lyonnais, Duerne fut depuis longtemps un lieu de passage. C'est là que vivaient les "Presle". Les archives paroissiales témoignent de leur présence vers 1650 : « Le 19 juillet 1674, baptême d'Ivan Presle, fils d'Antoine Presle, hôte de Duerne et de Madeleine Métra. Le parrain a été Ivan Garin, bourgeois de Lyon et la marraine Marguerite Métra ».

Dès lors il est facile à travers les actes de naissance ou de décès, de retrouver la généalogie de la famille. La fonction d'aubergiste reste d'ailleurs

héréditaire: on trouve plus tard un Claude Presle, marchand et aubergiste à Duerne, puis le sieur François Presle aubergiste au bourg.

Vers 1770, un grand événement vint bouleverser la vie monotone du village.

L'intendant de la Généralité du Lyonnais décida de faire ouvrir la grande route qui joindrait Lyon à Bordeaux à travers le massif central. La première étape de Lyon à Feurs, passait à Alaï, Yzeron, Duerne, les Halles-Fenoyl et Saint Martin Lestra.

Une fois la route établie, il fallut installer dans chaque village-étape un relais de poste où l'on pourrait trouver des chevaux frais. A Duerne ce fut François Presle qui obtint la charge de Maître de Poste. Ils étaient environ 1400 en France et possédaient de



nombreux privilèges: Exemption de certains impôts, suppression de la corvée, droit de ne pas loger les soldats de passage, etc. Le maître de poste portait un uniforme de drap bleu roi, avec collet écarlate, veste unie à la française, culotte, gros et petits boutons aux armes du roi. Les postillons avaient eux aussi un habit de commande et portaient bracelet de cuir aux initiales de la poste.

Du coup, l'ancienne auberge devint top petite. François Presle fit construire, au centre du bourg, une immense bâtisse qui portait à son fronton la date de son achèvement : 1776. Une vaste écurie permettait de loger au moins 8 chevaux, chambres et salles servaient à recevoir les voyageurs, Un grand buffet chargé de plats d'étain couvrait le fond de la cuisine d'auberge, près de la cheminée où pendait la marmite de cuivre. Un immense abreuvoir de pierre placé à l'entrée de l'écurie, était utilisé pour faire boire les chevaux. On avait capté une source pour l'alimentation en eau et un conduit creusé dans le tronc d'un buis amenait l'eau de la montagne jusqu'à l'intérieur de la



maison. Mais François Presle était encore garçon ; il lui manquait femme pour donner vie



à ce nouveau logis. Cela ne tarda guère, et en 1781 le maître de poste épousa Marguerite Peillon de Soucieu. Ce furent alors pour la famille Presle de belles années de prospérité. Une statistique dressée en 1788 signale François Presle comme le plus gros propriétaire du pays. Il possède 3 domaines qu'il fait valoir par fermier, son auberge, ses chevaux de poste Auprès de lui, la noblesse

locale fait plutôt piètre figure.

Cette statistique fournit par ailleurs quelques renseignements intéressants sur le village: « Duerne, 317 communiants ; 90 feux ; 49 propriétaires ; 17 fermiers ; 24

locataires ; 34 pauvres à l'aumône ; Terre, prés, bois et broussailles, quelques prés passables et le reste très mauvais. La dime se perçoit sur tous les grains on donne la 14e gerbe. Hameaux importants : Pitaval, le Blanc ».

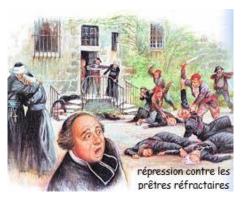
Trois enfants naquirent au foyer de François Presle: Magdelaine, Marguerite et Antoine. Deux seront emportés par une épidémie en 1789. Seule survivra la petite Marguerite,





née en 1784. La tourmente révolutionnaire approchait et sa vie entière dut être marquée par les rudes événements qui bouleversèrent son enfance. En 1791, les habitants de Duerne défendirent vaillamment leurs idées. Une fois passés les premiers moments de liesse en 1789, dès que la Constitution Civile du clergé eut désorganisé le culte catholique, ils manifestèrent franchement leur hostilité au mouvement révolutionnaire. Pour commencer, ils refusèrent de recevoir le nouveau curé constitutionnel;

puis, celui-ci étant arrivé de force, ils édifièrent dans une grange un nouveau lieu de culte où l'ancien curé, Monsieur Calemard, continuait à célébrer la messe. Par contre, le curé constitutionnel, devant la mauvaise volonté des habitants, dut déloger, et il écrivit au Directoire Départemental force lettres violentes contre ses paroissiens.



En septembre 1792, les autorités révolutionnaires décidèrent l'envoi de troupes dans les villages rebelles; à Duerne quatre prêtres réfractaires furent découverts dans le village; l'autel construit dans une grange fut détruit par les soldats, un membre de la municipalité fut arrêté. C'est sans doute au cours d'une expédition de ce genre que François Presle fut mis en état d'arrestation: le fait d'abriter des prêtres réfractaires était un motif suffisant pour être incarcéré.

Une tradition orale conservée dans la famille Chantre, raconte que François Presle aurait été emmené à Feurs. Son épouse serait alors allée trouver le représentant du peuple Javogues, « Le Néron du Forez », pour lui demander la délivrance de son mari. Javogues lui aurait demandé : « Es-tu une bonne sans-culotte ? » Et de répondre : Meilleure sans-culotte que toi! » En relevant sa jupe jusqu'aux genoux. Cette réponse pleine d'humour aurait amusé le révolutionnaire et entraîné la libération de Presle.

Ce qui est certain c'est qu'en mars 1793, les habitants de Duerne se signalèrent dans leur hostilité à la révolution par un acte peu banal. Devant désigner 5 soldats pour les armées nationales, ils procédèrent à un vote public et désignèrent cinq fameux révolutionnaires avec à leur tête, le curé constitutionnel, M. Ballyat. Les actes municipaux de cette époque ont été conservés ; ils sont écrits de la main de François Presle qui était procureur de la commune de Duerne, c'est-à-dire l'homme d'affaires de l'Assemblée Municipale : « Tous les garçons de la commune, écrit-il, se sont assemblés en Maison Commune afin d'exécuter les lois sur le recrutement des soldats, suivant la lettre envoyée par l'administration qui ordonne d'assembler les garçons et veufs sans enfants. Le citoyen Pierre Ballyat, curé constitutionnel est venu à l'assemblée se cherchant des excuses qu'il n'était point sujet à tirage avec les garçons et en troublant

la réunion. Au scrutin, le citoyen Ballyat a obtenu 33 voix, il a été proclamé soldat ».

Furieux de se voir ainsi berné, le curé Ballyat envoya aux

Furieux de se voir ainsi berné, le curé Ballyat envoya aux autorités une lettre de protestation et de dénonciation : « les paroissiens de Duerne sont tous aristocrates, à l'exception du Maire, du Procureur de la commune et de P. Chervolin qui sont des patriotes et encore qui n'osent pas parler devant les fanatiques... ». Il raconte ensuite les mauvais traitements qu'il a subis: le boulanger refuse de lui vendre du pain, on l'injurie

publiquement. Devant tant d'hostilité, il a cru bon de quitter le pays en cachette.

Les administrateurs blâmèrent la conduite des autorités de Duerne, leur manque patriotisme et invitèrent les membres de la municipalité à venir expliquer leur conduite. En tant que procureur de la commune, ce fut François Presle que l'on délégua à Lyon. On était alors en avril 1793. Lyon allait bientôt se révolter contre la convention et soutenir

le fameux siège qui dura jusqu'en octobre.

A son arrivée à Lyon, François Presle fut emprisonné dans les salles de l'Hôtel de Ville. Il approchait alors de la soixantaine et cette deuxième arrestation compromis à jamais sa santé. Un bulletin de santé du 31 août signale que le citoyen Presle vient de faire une rechute et estime qu'il a besoin de secours prompts et efficaces qu'on ne saurait lui



donner dans sa prison. Il mourut sans doute quelques jours plus tard, loin de son village et ne put connaître la dernière joie, celle de reposer près de ses aïeux.

(Suite à des recherches ultérieures, Jacques Rivoire a retrouvé dans les archives municipales de Duerne un document qui atteste que François Presle est décédé à Duerne le 7 novembre 1793 au lieu du bourg à son domicile, âgé de 68 ans, déclaration faite par Catelin Déclérieux et Jean Jullien devant Michel Fournel, officier public.)



Pour sa femme et sa petite fille, restées à Duerne les années qui suivirent ne furent pas des années de gaieté. Le brigandage se développa à l'époque du directoire et les diligences étaient une proie tentante pour les voleurs de grand chemin. Deux attaques de ce genre sont signalées en Thermidor An VII près de Duerne sur la route de Montbrison.

« Le 7 Thermidor An VII, le préposé de la recette de l'enregistrement de St Symphorien le Château avait pris place dans la voiture publique, emportant des fonds de son bureau ; près de Duerne, la voiture est arrêtée par 6 ou 7 hommes armés qui, disent-



ils n'en veulent qu'à l'argent de la République. Ils savaient que le fonctionnaire de l'Enregistrement était dans la voiture; ils le font descendre, l'obligent à se déshabiller et prennent l'argent qu'il transporte. Ne se contentant pas de l'argent de la République, les brigands volent dans la voiture des souliers pour l'un des leurs qui est nu pied; ils dérobent malgré ses supplications le sac d'un pauvre marchand de tabac contenant quelques pièces de cuivre ».

« Le 13 Thermidor an VII, autre attaque plus importante ; les brigands attaquent une voiture chargée de 32 000F, et destinés à l'armée du Général Championnet. Le convoi est attaqué entre Duerne et Yzeron ; mais le conducteur peut faire faire demitour à son véhicule et regagner Duerne ».

Le brigandage sur les routes se poursuivit pendant plusieurs années puisque, en l'an IX, des faits analogues se produisirent. Il s'agissait, cette fois, d'une somme de 20 000F destinée à la solde de la 19<sup>e</sup> division. « Le 17 Ventôse au matin, la voiture est assaillie entre Duerne et Montromand. Les bandits pillent le chargement et prennent la fuite en direction de Rontalon et St André la Côte ».

Il fallut attendre le Consulat pour voir renaître la sécurité et la tranquillité. Le relais de Poste de Duerne put reprendre sa vie paisible. L'orage était passé. En 1802, Marguerite Presle se maria. Elle allait sur ses dix-huit ans. Elle épousa Fleury Chantre de Rontalon. Le jeune ménage s'installa à Duerne; six enfants leur naquirent: cinq filles: Françoise, Marie Pierrette, Anne, Marie Fleurie, Jeanne Françoise et un garçon: Jean Marie qui fut Maire de Rontalon au siècle dernier.

En 1817, Fleury Chantre obtint la charge de Maître de Poste comme en témoigne l'acte ci-après :



« Au nom de sa Majesté le Roi de France et de Navarre, le Directeur Général des Postes, sur le compte qui lui a été rendu en Conseil d'Administration sur la fidélité et de l'affection du sieur Fleury Chantre au service du Roi, le commet pour remplir la place de Maître de la poste aux chevaux de Duerne située dans le département du Rhône, route de Clermont à Lyon, à la charge d'avoir pour lui le nombre de postillons, chevaux et équipages prescrits pour le service de ce relais, et de se conformer en tout point aux lois et règlements sur le fait des postes, à peine de révocation. Le présent brevet délivré à Paris en l'Hôtel des Postes, le 5 février de l'An 1817. Signé: Duplein de Méry ».

Ce Fleury Chantre avait une maladie de Bâtisseur! Il fit construire à Duerne la grande remise qui se trouve face à la poste, de l'autre côté de la route. Des pierres

gravées de ses initiales F.C. subsistent encore sur plusieurs bâtiments à Rontalon et à Duerne. Il possédait des terres sur Aveize, Duerne, Saint Martin en Haut et plusieurs propriétés à Rontalon. C'est d'ailleurs à Rontalon qu'il se retirera, dans son domaine du Roman, pour y installer son fils Jean Marie Chantre. Il mourut en 1833.





L'araire n°70

C'est à Louis XI, surnommé le Père des Postes que l'on doit cette institution réservée au début au transport des lettres et destinée surtout

au courrier de l'Etat. Le roi ordonne d'établir des relais de quatre en quatre lieues et d'y entretenir quatre ou cinq chevaux. Deux cent trente villes et bourgades furent pourvues de postes à la suite de cet édit. En 1576 Henri III compléta ce service en créant les Messageries Royales pour le transport des bagages et des voyageurs. Henri IV en 1597, créa la <u>Poste aux chevaux</u> en ordonnant que dans toutes les villes, bourgs et bourgades il serait établi chevaux et relais à journée pour voyager.



Les chevaux étaient marqués à la cuisse d'une fleur de lys, surmontée d'une lettre H. Les maîtres de poste jouissaient de divers privilèges : exemption du guet, du logis des gens de guerre, des fonctions publiques comme échevins ou consuls. Les chevaux étaient insaisissables.

Le nom de coche qui a donné "cocher" fut changer en celui de carrosse au XVIIe siècle quand on remplaça les rideaux par des panneaux. Perfectionné peu à peu, le carrosse deviendra diligence.

Les postillons n'étaient point des modèles de douceur à l'égard des chevaux. Chateaubriand, dans « Les mémoires d'Outre-tombe » parle d'eux dans les termes suivants :



« Partout où l'on agit doucement avec les animaux, ils sont gais et se plaisent avec l'homme. En Allemagne et en Angleterre, on ne frappe point les chevaux, on ne les maltraite pas de paroles; ils se rangent d'eux-mêmes au timon; ils partent et s'arrêtent à la moindre émission de la voix, au plus petit mouvement de la bride. De tous les peuples, les français sont les plus inhumains: voyez nos postillons atteler nos chevaux! Ils les poussent aux brancards à

coups de bottes dans le flanc, à coups de manche de fouet sur la tête, leur cassant la bouche avec le mors pour les faire reculer, accompagnant le tout de jurements, de cris et d'insultes au pauvre animal. On contraint les bêtes de somme à tirer ou à porter des fardeaux qui surpassent leurs forces, et pour les obliger d'avancer, on leur coupe le cuir

à virevoltes de lanières : la férocité du Gaulois nous est restée ; elle est seulement cachée sous la soie de nos bas et de nos cravates ».

Le résultat c'est qu'en France, les chevaux duraient en moyenne 12 ans, en Allemagne 18 ans, en Angleterre 25 ans.

Un heureux hasard a permis à Jacques Rivoire de mettre la main sur le cahier servant de registre de Police aux maîtres de Poste de



Duerne, registre prévu par l'article X des lois et règlements concernant la Poste aux chevaux : cahier manuscrit de 24 pages, ouvert le 18 août 1807 et achevé le 25 juillet 1869, date que l'on peut considérer comme la fermeture définitive du relais de poste.

Le relais de Duerne est visité régulièrement par les inspecteurs des postes-relais,



qui vérifient le nombre de chevaux et la liste des postillons. En une soixantaine d'années, de 1807 à 1869, 24 inspections ont eu lieu. La première inspection note l'existence de 5 chevaux nécessaires au service de la poste et de 2 postillons: Antoine Moulin, 28 ans, 6 ans de service, bonne conduite, 1<sup>er</sup> postillon, et Joseph Bruyère, 38 ans, 4 ans de service, 2<sup>e</sup> postillon. Les nommés

dans les visites successives sont : François Jouban (1813), Jean Bonjour (1816), Pierre Reynard (1834), Claude Antoine Peyrachon (1839), Mathieu Lamure (1843), Thizy et Claude Poulin (1863). A noter que Claude Antoine Peyrachon épousera Anne Chantre, fille du maître de poste Fleury Chantre; il héritera de la charge de son beau-père et deviendra le dernier maître de poste. On pouvait voir sa tombe au petit cimetière de Duerne; c'était la première à droite quand on rentre par l'ancienne porte.

Comme le prévoit la loi, les voyageurs peuvent marquer sur le registre de police leurs réclamations ou les infractions au règlement qu'ils auraient pu constater. Quelques-unes figurent sur ce précieux document. La première est du 6 décembre 1817 ; elle est signée de deux voyageurs dont l'un se nomme Buchanan et l'autre est un négociant se rendant à Lyon. Tous deux se plaignent de la conduite des maîtres de poste de Boën et de Fenoÿl (aujourd'hui : "Les Halles").

« Nous sommes passés à Boën hier ; sur les 8 chevaux qu'il m'a dit avoir, il ne s'est trouvé qu'un seul cheval. Le reste m'a-t-il dit était à transporter des mongettes (sorte de haricots) qu'il avait vendues à la poste de St Thurien et a été obligé de doubler. Voilà un maître de poste condamnable! De plus quand nous avons été arrivés à Fenoÿl, pas de

chevaux. Il n'y en avait qu'un seul, les autres avaient été, changer de fer. Mais que si nous voulions coucher chez lui, le lendemain, il s'en procurerait. Nous avons consenti. Le lendemain, au lieu de nous faire partir à 6 heures, que nous avions demandé, les chevaux empruntés ne sont arrivés qu'à 8 heures et le postillon qui nous a conduits n'a jamais voulu n'aller qu'au pas jusqu'ici, quelque prière



honnête que nous lui ayons faite. C'est un entêté qui mérite d'être blâmé vivement. Nous réclamons donc de Monsieur l'Inspecteur en infraction au règlement, qui dégoûtent les voyageurs de se servir de la poste ».

Autre réclamation en date du 15 février 1840. Elle concerne cette fois le relais de poste de 5t Barthélemy Lestra, où le maître de poste a refusé de leur fournir le registre de police :

« Les soussignés déclarent que ledit jour, étant arrivés à St Barthélemy, venant de Feurs, ils ont trouvé la poste de ce relais dégarnie de chevaux ; on les a fait attendre une heure  $\frac{1}{4}$  pour leur en procurer ; les quatre chevaux attelés à leur voiture paraissaient être étrangers au service de



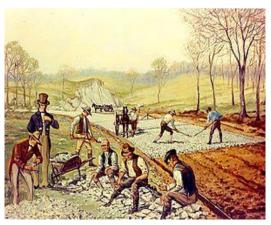
la poste par leur allure. Il a été employé trois heures  $\frac{1}{4}$  pour le parcours de St Barthélemy à Duerne. Ils déclarent en outre que le maître de poste de St Barthélemy s'est refusé à leur communiquer son livre d'or et de police, alléguant qu'il ne savait pas où le trouver. Duerne. 15 février 1840. Signé : R de Noyant, habitant près de St Pourçain (Allier). F de Lauranne, habitant près de Riom (Puy de Dôme) ».

La même année, le 10 août 1840, un voyageur de Lyon, le Sieur Daigueperse se plaint aussi du maître de St Barthélemy : « Je déclare que ledit jour, arrivant à Duerne, venant de St Barthélemy dans une calèche à brancard n'étant que trois personnes, le maître de poste dudit St Barthélemy s'est obstiné à nous faire payer un cheval de renfort contrairement au livre de poste qui en exempte les calèches à brancard ».

Le maître de poste note parfois le passage d'un voyageur important auquel il donne des chevaux.

« Le 13 avril 1816, donné des chevaux à m. Garreau Jean Louis, inspecteur et agent particulier des subsistances militaires, natif de Versailles, demeurant à Paris, rue St Denis, N°166, voyageant sous un passeport délivré par le maire du Puy, département de Haute-Loire, N°369, Registre 2 ».

Les villages où se tenaient les relais de poste sont souvent des villages-rues, dont les maisons sont alignées sans art de part et d'autre de la chaussée, comme Duerne, Les



Halles ou St Barthélemy-Lestra. Autour du relais se sont installés le charron, le maréchal-ferrant, quelques auberges, puis le village a pris forme peu à peu. La grande maison de poste trône le long de la route, avec ses deux portails qui permettaient l'entrée, puis la sortie de la diligence; on était à l'abri pour changer les chevaux.

Prenons comme point de départ la place de l'horloge de Tassin la Demi-Lune et empruntons la départementale 489, ancienne route N89, dite de « Lyon à Bordeaux ». A la fin du XVIIIe siècle, la longue ligne droite de la place de la Demi-Lune à Alaï était en construction. Cette route fut l'objet de longs travaux qui durèrent une vingtaine d'années, de 1765 à 1785, entre Lyon et le département de la Loire. Le comte de Fenoÿl, seigneur des Halles, intervint à plusieurs reprises pour que l'on pousse activement les travaux ; en 1764, il accorda une contribution de 6000 livres pour l'établissement du tracé entre Duerne et St Martin l'Estra, ce qui permit d'ouvrir provisoirement cette portion, à la largeur réduite de 15 à 18 pieds (5 à 6 mètres). Les travaux entre Yzeron et Duerne se firent vers 1769 et en 1775 on effectua des élargissements sur rochers dans la montagne d'Yzeron.

Le 28 mai 1763, l'Intendant de la Généralité de Lyon avait rendu une ordonnance pour mettre état la route. en construire les ponts nécessaires et permettre l'organisation d'un service de carrosses de Lyon à Limoges. L'ensemble était à peu près achevé en 1789.

Traversons l'Etoile d'Alaï et poursuivons en direction de Craponne. Nous retrouvons une longue ligne droite bordée de



platanes, avant d'atteindre le premier relais, au Grand Buisson situé sur l'ancienne voie romaine. Le temps de changer les chevaux et la malle-poste repartait en direction d'Yzeron, Au long de la route, les auberges ne manquaient pas. La pente devient de plus en plus raide et le cheval de renfort n'est pas de trop pour tirer la lourde voiture. Au bout d'une heure, on arrive au second relais, celui de la Brally sur la commune d'Yzeron.

Des chevaux frais ont été attelés à la malle-poste, sans oublier le cheval de renfort. La côte de plus en plus dure ; les postillons font claquer les fouets, en lançant des bordées de jurons. Il faut atteindre le col des Brosses. On a planté des rangées de sapins le long de la route pour la protéger des congères, car l'hiver est rude sur les crêtes des Monts du Lyonnais. Au bout d'une heure de peine, la diligence atteint le bourg de Duerne.

François Presle, le maître de poste est là sur le seuil de l'auberge pour accueillir les voyageurs. Sur le fronton de la porte d'entrée, il a fièrement fait graver son nom et la date de construction : 1776. Depuis plus de cent ans, ses ancêtres tiennent l'auberge du village sur l'ancien chemin de



Lyon à Montbrison et il a profité de la nouvelle route de Clermont pour obtenir la charge

de maître de poste. La grande bâtisse qu'il a fait construire à fière allure avec sa grande écurie où tiennent huit chevaux, la grande salle d'auberge avec son vaisselier chargé de plats d'étain, les chambres pour les voyageurs, etc. Parmi ces dernières, il y avait "la Jaune" avec trois lits, "la Rouge" sur la cuisine avec trois lits à la duchesse, et "la Longue" côté jardin avec trois lits; un escalier de pierre avec une belle balustrade desservait les chambres.



L'auberge de Duerne avait brillante réputation dans la région; les richards du Forez et de Montbrison qui venaient à Lyon trois ou quatre fois par an pour affaires ou pour leur agrément ne manquaient jamais de loger chez Presle à Duerne où ils festoyaient et dépensaient sans compter. Leur fortune était devenue considérable. Quand Claude Presle mourut en 1767,

François, son héritier, disait partout à Lyon et à Duerne : « J'ai trouvé le magot, il contient plus de 20 000 francs en argent, que mon père a mis de côté, malgré les acquisitions et constructions qu'il a faites et qu'il a payées ».

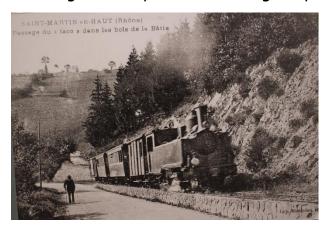
Un inventaire réalisé lors du décès de Claude Presle révèle une partie de ses biens :

« Récoltes engrangées : foin, paille, fagots, chanvre. Estimées à 8 620 francs.

4 paires de bœufs, 6 chevaux de poste, 6 jeunes mères vaches, 2 chars à 4 roues ferrées, 2 tombereaux, 3 charrettes, 2 chaises de poste avec harnais, 50 moutons avec leurs brebis et leurs suivants, 2 selles pour monter à cheval, 2 chèvres, 50 ânées de vin de la Chassagne et Maconnais pris au port de Lyon, 25 ânées de vin rouge de pays, tonneaux, bouteilles de vin bouché, huiles de noix, d'olive, de colza, des chauffe-lits, ... ».

La sœur de François Presle, Magdeleine, avait épousé le 2 décembre 1756 Jean Antoine Champier, maître de poste à St Barthélemy-l'Estra. Ces gens-là formaient une véritable coterie : on se mariait entre soi, on tissait des liens de parenté le long des routes, tout en essayant d'arrondir les fortunes. Les Chantre étaient alliés aux Tabard, aubergistes à la tour de Salvagny, et aux "Brun" du Logis Neuf, paroisse de Vaugneray.

Les Champier étaient alliés aux Presle de Duerne, aux "Brun" du Logis Neuf, aux "Tabard" de la Tour de Salvagny, aux "Magdinier" qui tenaient le relais de poste de St Symphorien de Lay, aux "Buffeton", maîtres de poste à la Fontaine sur Machezal... A croire que ces gens-là, quand ils se rencontraient, ne parlaient guère que de projets de mariage!



Le développement du chemin de fer sous le second empire et la suppression de la Poste aux chevaux vers 1870 ne firent pas disparaître le trafic des voitures et des diligences sur les routes de la région. Chaque ville, chaque bourgade avait ses voituriers et ses entreprises de transport.

Duerne ne fut pas en reste manifestement. On ne sait trop ce qu'il advint de la maison Claude Peyrachon après l'arrêt du service de la "Poste aux chevaux" peut être le transport continua-t-il à titre privé, nous ne disposons pas d'éléments à ce jour.

Soucieu en Jarez et ses environs : Jacques Rivoire En courant la poste : Araire N°70 : Jacques Rivoire

A cette époque pourtant on sait que l'hôtel JOUBAN était construit, à la croisée des routes Aveize/Ste Foy l'Argentière. Un service de diligence y vit le jour pour transporter : personnes et bagages ; pour aller prendre le train à Ste Foy l'Argentière entre autres. Les propriétaires étaient 3 frères célibataires. Ils faisaient fonctionner l'établissement aidés de 3 femmes.

Un des trois hommes emmena même des voyageurs jusqu'à Bordeaux. Un surnom lui resta, on l'appela alors " le Bordeaux".

Les affaires étaient très fleurissantes. Beaucoup de voyageurs s'arrêtaient à l'hôtel Jouban, si bien que l'un des patrons aurait dit : « Si je me mettais à l'entrée avec une

fourche, je n'empêcherais pas l'argent de rentrer! ».

L'hôtel brûla on ne sait en quelle année. Un témoignage de Monsieur Hugues Chollet dit "Dudu" nous apprend que c'est son grand père Hugues (du même prénom) maçon qui le reconstruisit, aidé de son fils Georges (père de Dudu). Le nouvel établissement changea de propriétaire et devint l'hôtel Clairon au début du 20e siècle,

2261. DUERNE (Rhône). - L'Hôtel Clairen

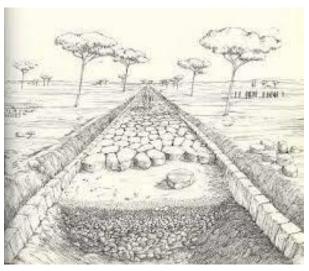
puis l'hôtel Ferrero, et actuellement : "Le Plaisir des Gourmands"

Témoignage : Hugues Chollet

# L'entretien des routes de France de 1850 à 1914

(Auteur: E Cartallas, Araire N°70, édition 1987)

Le soin des routes et des chemins s'est manifesté avec plus ou moins d'acuité tout au long de l'histoire de la France. En 1599 Sully fut nommé "Grand Voyer de France" (En charge des voies royales de France). Il fut décidé au XVIII siècle de doter le royaume de grandes routes alignées en avenues et plantées d'arbres, devenues nos principales Routes Nationales. Elles provoquaient

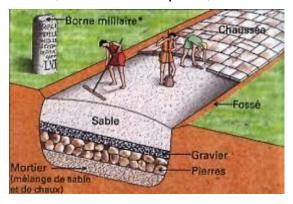


l'admiration des étrangers. Les paysans étaient chargés bon gré mal gré de l'entretien par l'instauration de la corvée.

La loi de 1836 a alors créé la catégorie des chemins vicinaux classés : 1-ordinaires, 2-d'intérêt commun, 3-de grande communication. Cette loi obligea les communes à voter trois journées de prestation pour la construction et l'entretien des chemins vicinaux de ces 3 catégories.

La corvée sous l'ancien régime frappait la seule population rurale, alors que les 3 journées de prestation étaient imposées à tous les citoyens. Le réseau des chemins vicinaux se développa. Il passa de 275 000 km en 1859 à 533 000 km à la veille de la guerre de 14-18.

Il est intéressant de s'attacher aux exécutants, aux hommes assurant construction et entretien. Les matières premières, les termes sont rigoureusement exacts; étaient les matériaux en usage depuis l'aube de l'humanité: la pierre, la terre, l'eau, comme ceux des chemins gaulois et des voies romaines. La pierre était extraite de petites carrières en bordure des chemins et des routes. Dans les roches dures, on tirait la mine, une fois disloquées, les roches étaient débitées à la masse sur le plancher de la



carrière. On obtenait des blocs de 20 à 30 cm, "le blocage". Alors intervenaient les casseurs de pierre, tâcherons ou cantonniers, lesquels, à la massette, coup à coup, fabriquaient des pierres "passant à l'anneau de 7 cm de diamètre.

Le cassage est une opération importante qui demande du soin et de l'intelligence trouve-on dans l'encyclopédie des travaux publics. On y lit aussi en frémissant: « Quelques casseurs

travaillent assis... ce qui paraît convenir aux vieillards, aux enfants, aux femmes et aux complexions faibles ».

Ces pierres cassées à la cadence d'environ 1m3 par jour, constituaient la base de l'empierrement du macadam. Pour 100m de chemin communal, un casseur devait travailler un mois environ.

Dans ces roches dures on pouvait également tailler des pavés et des bordures de trottoir et certaines exploitations furent ouvertes pour les besoins de la ville de Lyon.

Un seul produit existait pour lier et fixer les pierres : c'était la terre mouillée d'eau. C'est seulement en 1824 que l'asphalte naturel apparaît à Paris.

L'entretien des routes de France : Araire N°70 : E. Cartallas

\*\*\*\*\*

# Construire une route s'est toujours révélé compliqué et coûteux. Et ça ne s'arrange pas avec les nouveaux matériaux.

Paradoxe : c'est quand il a cessé d'être nomade que l'homme a commencé à construire des routes ! L'invention de l'agriculture et du commerce, a en effet nécessité des chemins pour permettre les échanges. Sauf que, il y a 6.000 ans, les routes de Mésopotamie n'étaient pas l'autoroute mais des chemins. C'est à l'époque moderne qu'on a construit des voies en dur...



Mais aussi pendant la Rome antique. Sous César, elles avaient une utilité: envahir et coloniser l'Europe. Pour les construire, le géomètre commençait par tracer un trait, le plus rectiligne possible. Puis les ouvriers du "servus publicus" (esclaves appartenant à l'Etat et chargés de la voirie) creusaient un sillon assez profond (de 1 à 1,50 mètre), qui était ensuite remblayé de différentes couches: graviers, bois, ciment, débris de poterie, le tout

recouvert de grosses pierres plates. Ensuite, tous les 1.478 mètres, on plantait une "borne milliaire" qui comptait le nombre de milles romains. Une bonne organisation et une main-d'œuvre abondante permettaient de travailler vite : 2 milles par semaine. Au total, l'Empire romain s'est étendu sur 400.000 kilomètres de routes, de 27 avant Jésus-Christ jusqu'à sa chute. Après les Romains, les routes ont longtemps été laissées à

l'abandon. Les voyageurs du Moyen Age continuèrent à emprunter les voies construites du temps de l'Empire, et se contentèrent ensuite de simples chemins de terre sans faire de nouvelles routes.

La route "en dur" ne s'est réellement développée qu'au XXe siècle, avec le moteur. Alors que l'industrie automobile est balbutiante, Hugh Alan Mackay et George Samuel Hay, deux ingénieurs britanniques, inventent, en 1920, un bitume qui reste liquide à température ambiante, le Cold Asphalt. Ils seront à l'origine de Colas, leader mondial de



l'émulsion de bitume et filiale de Bouygues. La base technique n'a pas changé depuis un siècle : le terrain est balisé, ragréé, et l'enrobage est coulé avant d'être aplani. Seuls les produits ont évolué. Dans les années 1970 apparaît le Colex, un bitume associé à l'élastomère SBS (styrène-butadiène-styrène), doté d'une grande élasticité. En 2005, Colas met au point le Végécol, un bitume "vert" à base de résine de pin et d'huile de colza.

Dernière avancée technologique : en 2016, la départementale 5 de l'Orne a inauguré le premier kilomètre de bitume photovoltaïque, baptisé Wattway : une route composée de cellules photovoltaïques capables d'alimenter en électricité l'éclairage public d'une petite ville. Une innovation, là encore, signée Colas. Bien que Ségolène Royal ait annoncé qu'elle aimerait voir un millier de kilomètres de routes converties en panneaux solaires, le coût reste encore un obstacle : cette route expérimentale a déjà coûté 5 millions d'euros de plus qu'une route classique...

De l'argent et du temps Mais même avec un revêtement plus classique, construire une route revient cher : comptez 300.000 euros le kilomètre de départementale pour une remise en état (200.000 euros pour la réfection de la



structure de chaussée et 100.000 euros pour la couche de roulement), et jusqu'à dix fois plus pour une création.

Construire une autoroute, bien sûr, est encore plus onéreux. Un tronçon de 50 kilomètres sur l'A89 a coûté 1,5 milliard d'euros, soit 30 millions d'euros par kilomètre.

Pour l'A89, la dernière autoroute achevée en 2015, les travaux avaient débuté en 1991. Soit une vitesse de construction de 380 mètres par semaine. On est loin des 3 kilomètres hebdomadaires des Romains!

\*\*\*\*

# L'invention de la roue (Wikipédia)

On situe l'invention de la roue au 4<sup>e</sup> millénaire av. J.-C., à Sumer, dans le bassin mésopotamien formé par le Tigre et l'Euphrate. On suppose que les premières roues furent utilisées pour la poterie, avant même de servir pour le transport. Leur première utilisation dans le transport des marchandises fut d'être



attachées à l'arrière des travois (traîneaux) pour réduire



les frottements. Par la suite, les roues furent fixées sur des essieux en bois qui devaient être graissés régulièrement avec des graisses animales ou des huiles végétales.

Les premiers chariots distincts

des travois, n'avaient que deux roues. Ils semblent avoir été inventés vers 3000 av. J.-C., en Mésopotamie ou au nord de l'Iran. Ils étaient tirés par des onagres, proches cousins de l'âne

