

Ruisseau de murlat

Ruisseau de murlat

Friac

Mas de Ripane

Les chemins de Martel à travers les âges

Chemin de martel aux peireres de Maradens

Le Trade

Babaros

Chemin de Martel à Babaros et au Pont neuf

Peuch de louch

dit peuchingal

Terroir du lac Vacerle qui est appelé par la luy et luy de par la reconnaissance du 19 Avril 1581. repeu par pinte no^{re} consantie par gualien Manus et les conforts en faveur du St de caars

A. Borno

B. lac Vacerle.

C. Le Mar de la Sorbonne des localités de l'année 1494. repou par l'ancien...
D. Le Mar de la Sorbonne de l'année 1494. repou par l'ancien...
Le Mar de la Sorbonne de l'année 1494. repou par l'ancien...
Le Mar de la Sorbonne de l'année 1494. repou par l'ancien...

Fontaine de St marti

Louchac. non soustigné...
18/11/11 pinte no^{re} St Marti

Marguerite Guély

Les chemins de Martel
à travers les âges

Marguerite GUÉLY

Introduction

Parler des chemins de Martel à travers les âges, c'est aussi parler de son histoire.

Histoire de son origine tout d'abord, si lointaine et si controversée : l'étude des axes antiques qui traversent le Causse, et rejoignent la Dordogne, nous permettra de jeter quelque lumière sur la fondation de Martel.

Histoire de sa prospérité ensuite : Au Moyen Âge et jusqu'au XVI^e siècle la ville connaît un essor remarquable grâce à sa situation sur la route du pèlerinage de Rocamadour, la création de foires et celle d'un tribunal royal : la sénéchaussée dont le ressort s'étend sur 76 paroisses du Quercy, et qui juge en appel les causes des sénéchaussées de Turenne et de Gourdon.

Nous verrons que cette prospérité, si apparente dans les belles maisons de la ville, est également notable sur les routes, qui rayonnaient alors autour d'elle.

Martel s'endort un peu du XVI^e au XVIII^e siècle, à l'image de toute la Vicomté de Turenne à laquelle elle appartenait, et dont elle était en quelque sorte la capitale quercynoise.

C'est Louis XI qui lui porte le premier coup en créant la route de poste Paris Toulouse, par Cressensac et Souillac, et non plus par Martel Gramat.

Le vieil axe de pèlerinage s'étiole et il faut attendre le XVIII^e siècle pour voir s'établir une bretelle Martel Cressensac vraiment rapide.

Le second est celui de la vente de la Vicomté au Roi en 1738. Martel garde sa sénéchaussée jusqu'à la Révolution, mais elle a perdu son rôle de petite capitale régionale, et doit maintenant se tourner, non plus vers un Vicomte installé à Turenne avec lequel elle a toujours entretenu des rapports difficiles, sinon proches, mais vers un intendant et une administration siégeant à Cahors et à Montau-

ban, bien lointains et bien peu au courant des difficultés du Quercy, ex-vicomte des bords de la Dordogne.

Le XIII^e siècle est une période où l'on prend, petit à petit conscience de l'utilité des routes pour le commerce et l'agriculture : Martel va le comprendre très vite et réclamer sans relâche la construction de deux routes essentielles : celle de Souillac à Aurillac, et celle de Cressensac à Gramat, qui doivent faire de la ville un croisement économique.

Sous la Révolution et l'Empire, l'État, préoccupé par les axes stratégiques, préfère s'occuper à entretenir la route de Souillac, qui mène à l'Espagne, plutôt que les routes de commerce.

C'est donc seulement en 1816, que commence, avec le travail des Ateliers de Charité où venait s'employer le trop plein des habitants de la campagne, de grands chantiers sur la RD3, Cressensac Gramat, et la RD14, Souillac Aurillac. Ils ne seront achevés, que vers 1850, alors que l'on met en chantier les chemins vicinaux où s'activeront jusqu'en 1939 cantonniers et gardes-champêtres.

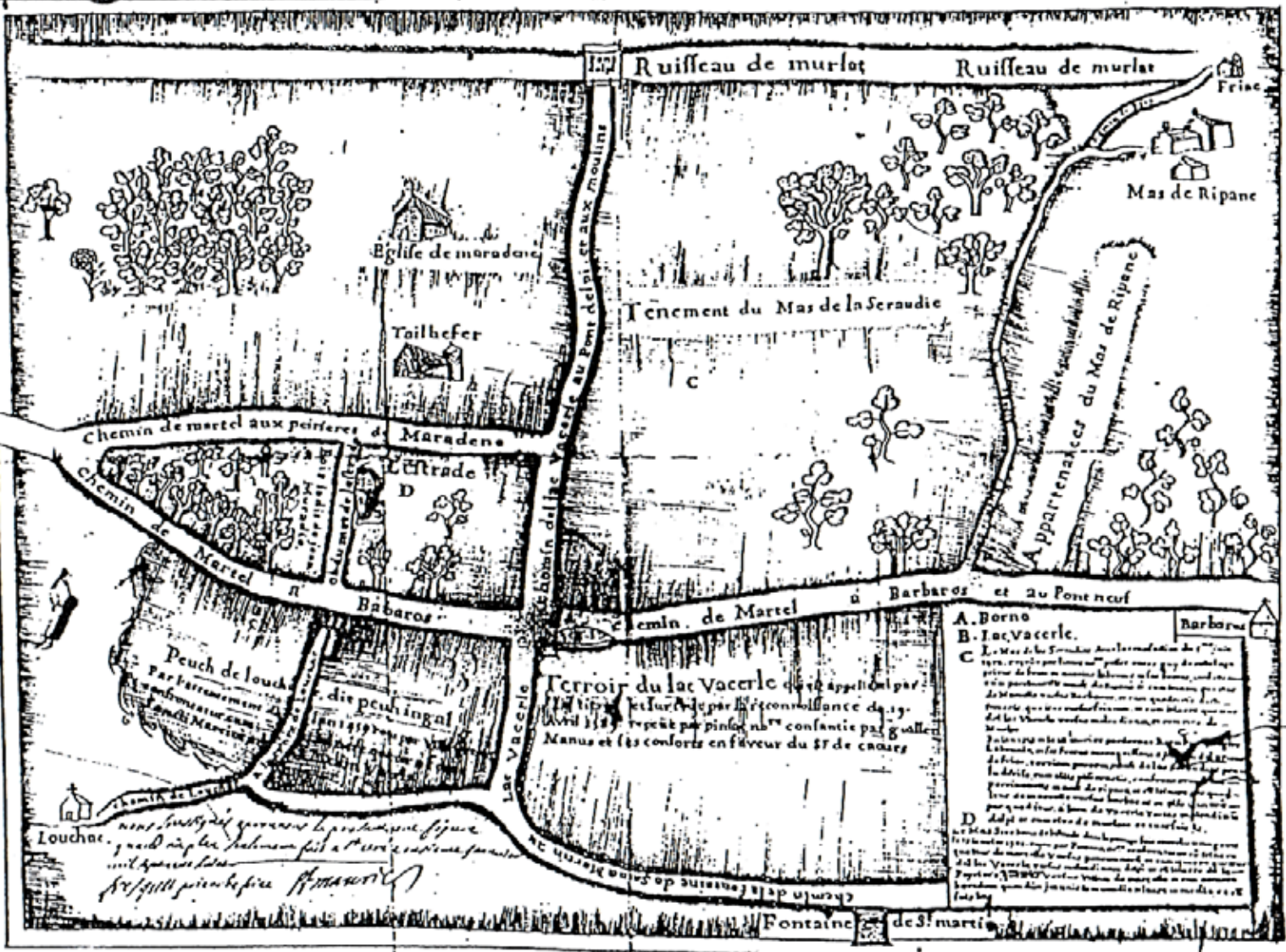
Mais, dès 1850, l'ère du chemin de fer commençait et avec lui de plus vastes chantiers encore.

Après ce XIX^e siècle enfiévré, qui a vu la révolution des transports, que dire de notre siècle qui s'achève ?

En 1931, le Conseil Municipal avait désiré que *"chaque village, chaque hameau, chaque maison isolée soit reliée par un chemin carrossable au bourg de Martel"*. C'est chose faite.

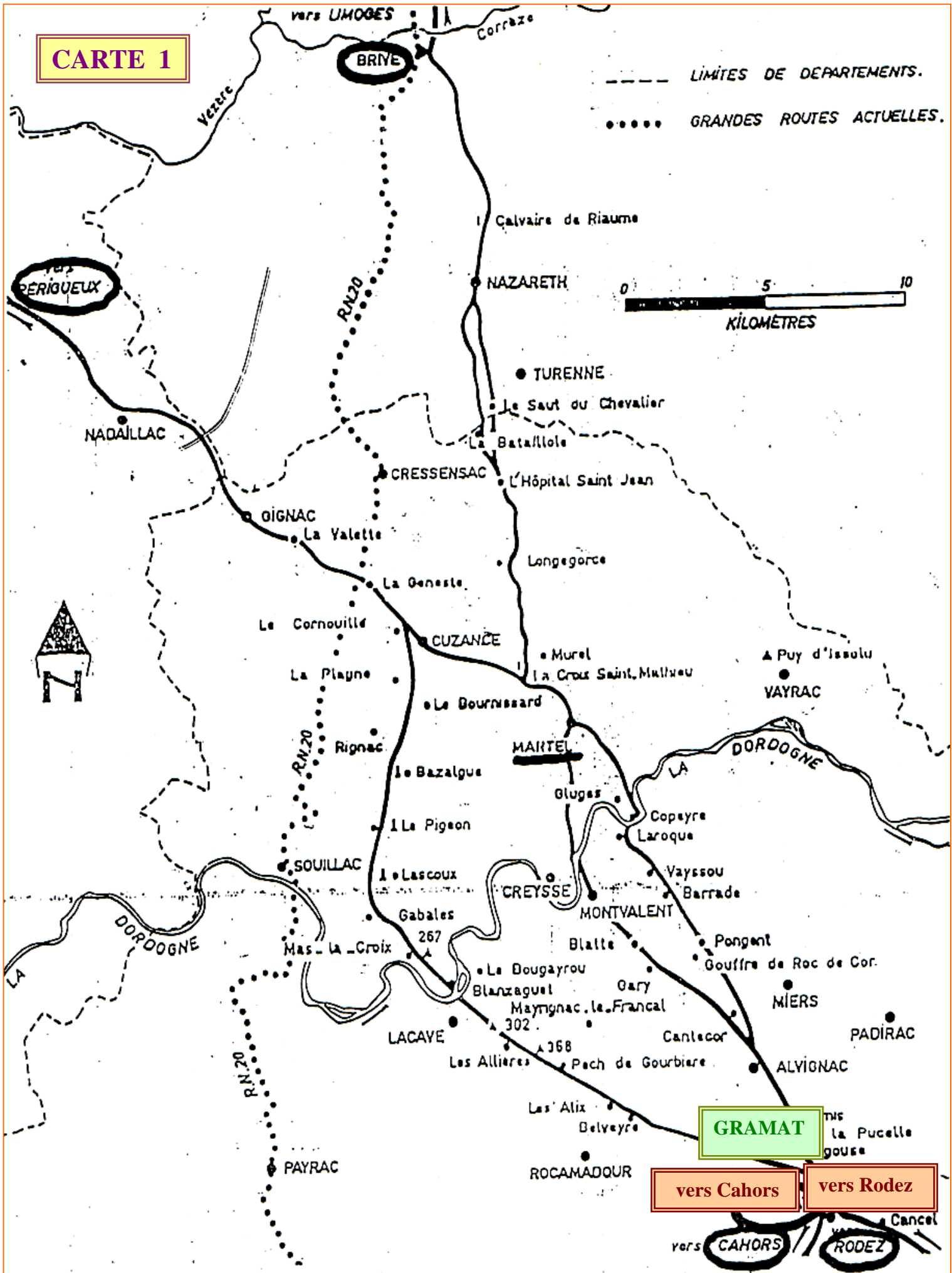
Le maire d'alors, M. Ramet, avait aussi souhaité, que se fasse une route des crêtes, qui aurait longé les falaises de la Dordogne, de Saint-Denis à Creysse. Belle idée touristique à une époque où voitures, autos et camions ne créaient pas encore de pollution visuelle et sonore. Félicitons-nous, que seuls les amateurs de grand air et de silence, suivent par de petits sentiers, l'itinéraire qu'il avait imaginé, et partons aussi, sur les pas de nos aïeux, le long des chemins muletiers ou charretiers, qui les conduisaient sur leurs pavés ou leurs ornières à travers toute la commune.

*Extrait de la Carte de France de 1696
 dressée par le Sr de Cassini
 sous le patronage de Louis XIV
 par le Sr de Cassini*



Les environs de Loupchat au XVI^e siècle

CARTE 1



1 - L'origine de Martel à travers ses routes.

Avant de se demander si Martel existait ou non, il faut se demander quels étaient les axes de longs parcours, qui traversaient le Causse, soit au temps des Celtes, soit plus tard, au temps des Gallo-Romains

Carte I Les voies Cahors Limoges et Rodez Périgieux sur le Causse de Martel.

Labrousse, spécialiste du Quercy Antique, distingue l'axe Brive Gramat, qui passe à Nazareth, l'Hôpital St Jean, la combe du Vignon derrière l'œil de la Doue, remonte sur le Causse entre Escouignes et Murel, et là, rejoint Cuzance par la route de Périgieux. Deux itinéraires sont alors possibles : le premier descend par Martel vers la Dordogne, en direction, soit de Copeyre, soit de Peyraze ; le second descend, droit vers le sud jusqu'à Blanquette : c'est cet axe très ancien qui sera d'ailleurs, peu ou prou, suivi par l'autoroute.

Le seul problème se situe autour de Martel où l'on voit que M. Labrousse a hésité à faire dévier des axes, jusqu'alors rectilignes, pour les faire passer sur l'emplacement de l'actuel bourg.

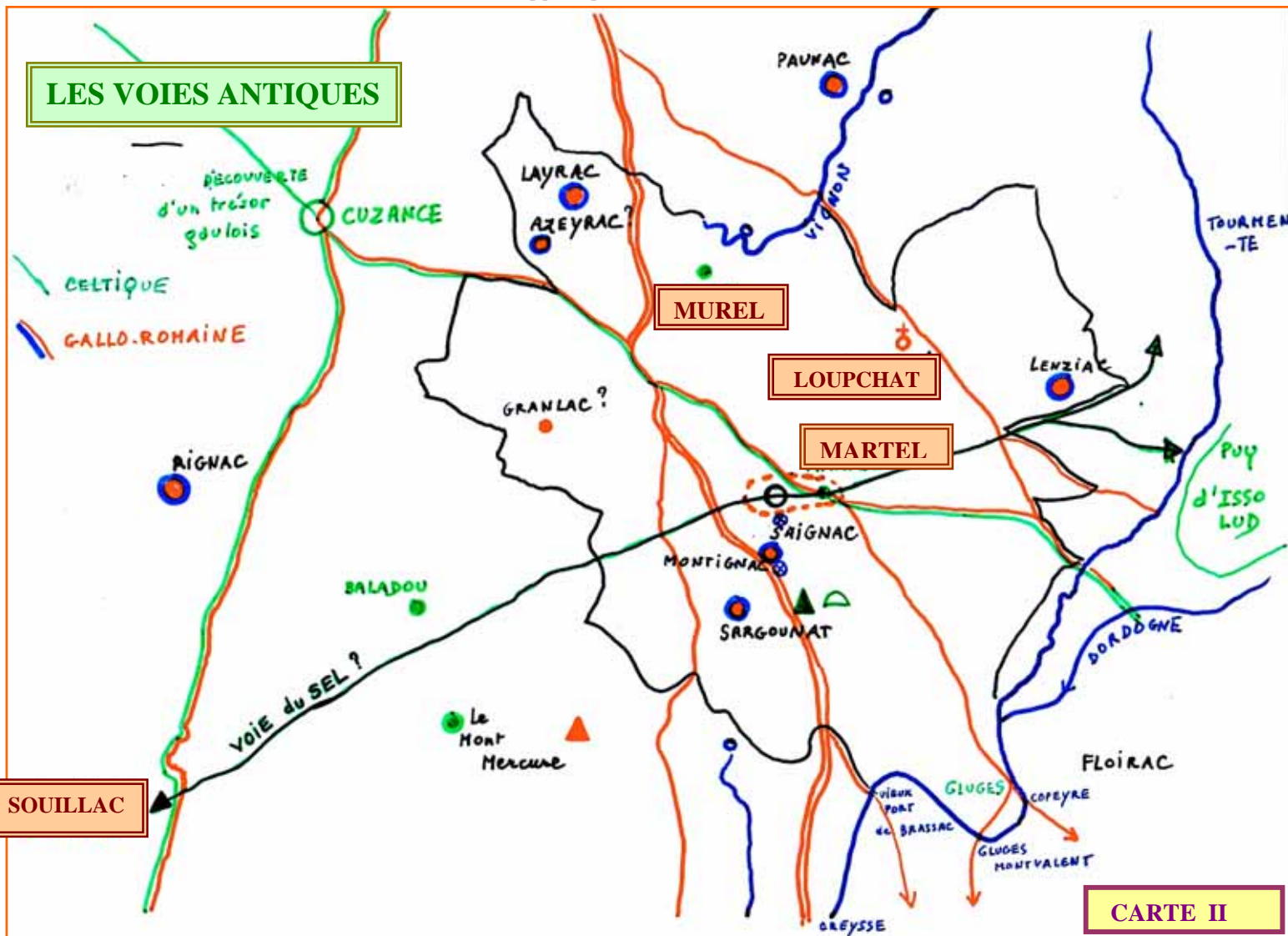
CARTE II Les voies Antiques sur le Causse de Martel.

Les hésitations cessent, si on se rappelle, que Martel n'était pas un village au temps des gallo-Romains.

Nous savons, d'après leurs noms et leurs objets qu'on a retrouvés, que le Puy d'Issolud et Cuzance étaient les plus anciens lieux habités.

Autour de Martel, ont dû s'édifier des exploitations rurales, dont les noms en ac ou at témoignent de l'origine gallo-romaine : Layrac (ou Aleyrac), Azirac(?), Montignac, Sagnac ou Saignac, Sargounat, Granlac(?) et Louchat. Il s'agit d'ailleurs de lieux où étaient des fontaines ou des puits utilisables même en période de sécheresse et, d'autre part, indice d'ancienneté, des lieux à l'écart de la

route. La route ou les routes nous frappent par leur tracé. Elles entrent sur le territoire de Murel ou de



Loupchat selon une orientation nord-ouest sud-ouest et, à quelque distance de Martel, se séparent en

plusieurs itinéraires qui descendent vers la Dordogne par les rares vallées, qui interrompent la ligne des falaises : leur but est d'atteindre les bacs qui permettront aux voyageurs de traverser le fleuve.

Il n'y a pas de ponts sur la Dordogne avant le XIX^e siècle, et la seule façon de traverser consistait à utiliser les "*naus*" (bacs), très nombreuses, mais de faible dimension : à l'inverse des ponts vers lesquels convergent les routes, les **ports**, beaucoup plus nombreux, favorisaient la multiplication et la divergence des routes.

Le plateau de Martel est donc un lieu où les chemins se dispersent en éventail.

C'est le second axe de circulation, dans le sens sud-ouest nord-est, qui va être déterminant pour la naissance de Martel : il s'agit de la route du **sel** venu de l'Atlantique et remonté par bateaux sur la Dordogne.

Jusqu'où le sel a-t-il été remonté dans l'Antiquité ? . Il existait à Gintrac, en amont de Carennac, un très ancien port de Sal (ou du sel) d'où part une route vers Puy d'Arnac et le Limousin, d'un côté, et vers le Causse de Gramat, de l'autre.

Si on a pu remonter le sel jusque là, il a pu être débarqué aussi dans n'importe quel port entre Souillac et Gintrac, et prendre les routes nord-ouest sud-est dont nous avons déjà parlé pour atteindre Vayrac Martel ou Cuzance.

C'est à partir du moment où l'on cesse de remonter en amont de Souillac, que se crée le chemin Souillac Martel Vayrac, qui conduit ensuite vers l'Auvergne. Martel va naître de ce carrefour de voies descendant du Périgord ou du Limousin vers le Rouergue, et de cette voie du sel dont le bourg de Martel va devenir un entrepôt. On nous rappelle fort justement l'existence d'un marché du sel sur l'actuelle place Gambetta.

Malheureusement, la disparition des archives de l'abbaye de Souillac nous empêche de préciser le moment où Souillac est devenu ce port de débarquement, et les moines, qui percevaient des droits sur les marchandises transportées, les organisateurs de ce trafic. Est-ce vers 630, date de la fondation mythique par saint Éloi ou vers 900, date des donations de saint Géraud, d'Aurillac et de Frottard, vicomte de Quercy au doyenné de Souillac ?

L'origine de Martel dépendant étroitement de celle de Souillac, ce point qui demeure obscur, reste pour nous une énigme irritante.

Nous allons voir, en abordant un autre point, celui de la christianisation, et de la naissance des paroisses, si on peut mieux résoudre ce problème des origines.

CARTE III La Pénétration du Christianisme.

La christianisation, comme tous les courants de pensée, a suivi les routes des marchands pour aller des villes gallo-romaines vers les bourgs et les villages. C'est pourquoi, on peut se poser la question, de savoir si Martel a été christianisé par le Nord, par Limoges ou Brive, par l'Ouest c'est-à-dire Périgueux ou par le Sud, c'est-à-dire Cahors ou même l'Est avec Aurillac.

Il faut pour cela étudier le nom des saints choisis comme patron des paroisses, et cette étude, très bien faite pour le Limousin, n'a pas encore été achevée en Quercy. Elle déborde le cadre de nos propos.

Nous pouvons seulement essayer de déterminer les plus anciennes paroisses de la région de Martel.

LES ROUTES AU TEMPS DES GALLO-ROMAINS

CARTE III

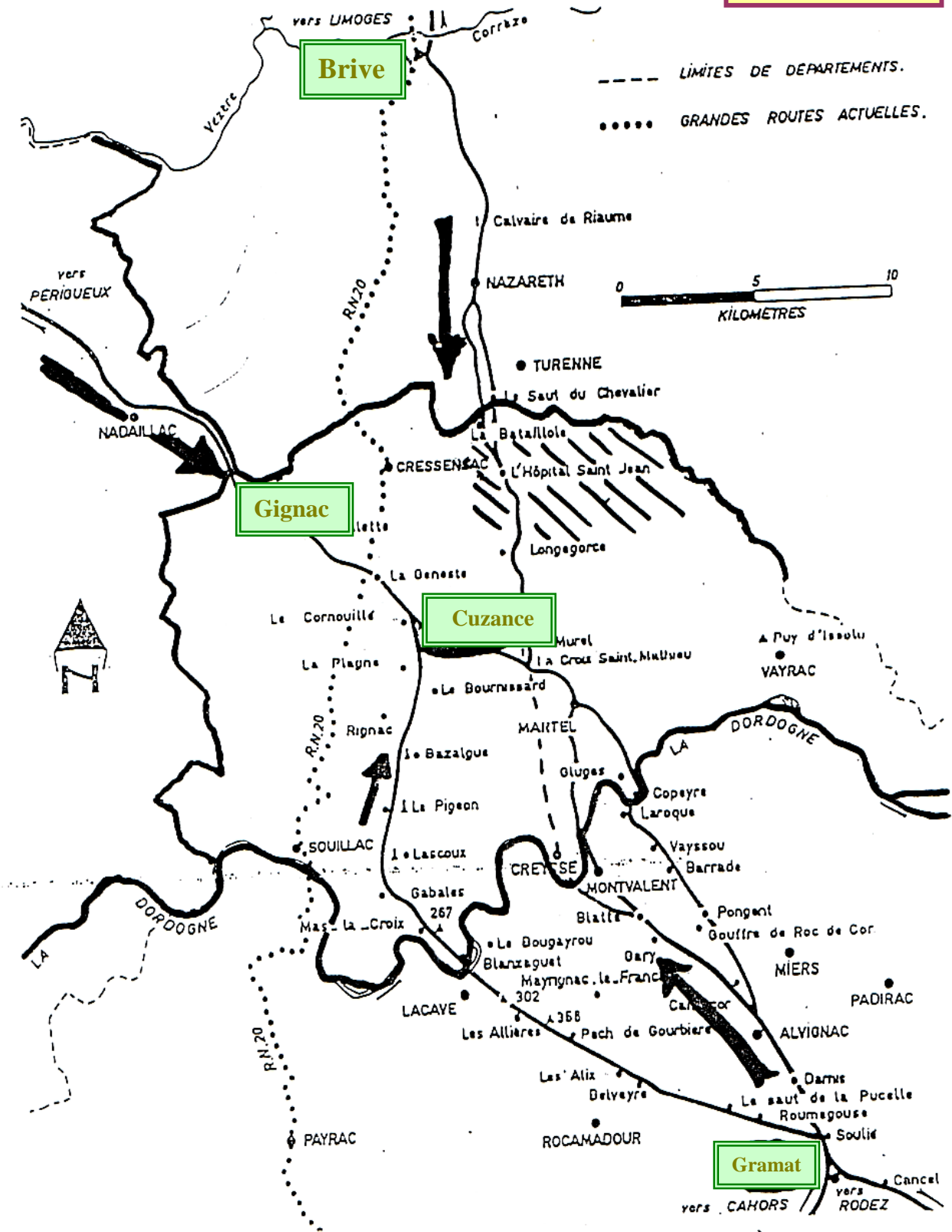


Fig. 6 - Les voies Cahors-Limoges et Rodez-Périgoueix (M. Labrousse).



Pénétration probable du christianisme



Centres paroissiaux

CARTE IV Les Paroisses de la Région de Martel.

Les paroisses les plus anciennes étaient très grandes. Elles se trouvaient près d'un bourg où avaient été construits une église et baptistère en l'honneur de saint Jean Baptiste, de Notre-Dame ou d'apôtres, et de martyrs vénérés dans les premiers temps du christianisme : saint Pierre, saint Étienne ou saint Martin.

Ces grandes paroisses se sont ensuite fragmentées : les domaines ruraux gallo-romains avaient leur chapelle domestique, qui s'est transformée en église, les abbayes ont patronné les églises des villages, qu'elles prenaient sous leur protection : cette deuxième génération se présente sous forme de petites paroisses aux limites irrégulières.

Sur le Causse de Martel, nous connaissons à l'ouest, les très anciennes paroisses de Saint-Jean Baptiste, Saint-Martin de Gignac et Saint-Pierre de Cuzance. Au nord, Notre-Dame et Saint-Martin de Cazillac, à l'est, Vayrac, qui avait trois ou quatre églises.

Autour de Martel, semble avoir existé une grande paroisse, qui aurait eu comme frontière nord le ruisseau du Vignon ou de la Doux (ou Doue), qui l'aurait séparé de Cazillac, à l'est, la Tourmente, au sud, la Dordogne et, à l'ouest, la paroisse de Cuzance, qui aurait peut-être englobé Murel.

Une seule hésitation : le problème de Creysse et de Rignac, qui ne formaient peut-être qu'une seule paroisse.

Cette paroisse d'origine semble avoir compris Strenquels, Beyssac, Saint-Denis près Martel, Martel et Loupchat. **Et son centre semble avoir été la très vieille église de Saint-Martin de Loupchat** avec sa fontaine Saint-Martin et le vieil itinéraire de Cazillac à Floirac par les Landes, qui passait non loin, se croisant avec celui, qui remontait de Souillac vers Saint-Michel de Banières.

Site de carrefour, patronné par un saint vénérable, Loupchat a donc dû être au cœur d'une paroisse primitive, qui a vu son étendue se restreindre par la création des paroisses plus récentes de Saint-Blaise de Strenquels, Saint-Martial de Beyssac, la petite paroisse Saint-Martin de Farges, Saint-Denis, la minuscule paroisse Sainte-Radegonde à l'emplacement de la Verrie (Saint-Denis), Saint-Pierre de Gluges et, enfin et surtout, au centre du plateau, Sainte-Madeleine de Martel.

Murel, paroisse ancienne sous le vocable de Notre-Dame de l'Assomption, a-t-il ou non fait partie de cette paroisse ? Cela est difficile à déterminer.

Enfin, lorsque Martel, de simple village de carrefour groupé autour de Sainte-Madeleine, est devenu une ville, les bénédictins de Souillac l'ont doté d'une église plus imposante, l'actuelle église paroissiale de Saint-Maur.

Sainte Madeleine et saint Maur étant des saints beaucoup plus tardifs, et moins vénérés que saint Martin, il faut rendre à Loupchat le lustre, qu'il a perdu au bénéfice de sa fille, devenue plus grande et plus forte que lui.

Il faudrait aussi retrouver le très ancien cimetière avec sa chapelle, qui se trouvait au bord de la voie du côté des Landes à la chapelle des Landes ou la chapelle Sautet : il nous livrerait peut-être les restes des Martelais de ces temps obscurs du V^e au X^e siècle.

II - L'âge d'or de Martel, du Moyen Âge à la Renaissance.

CARTE V

Revenons en arrière vers 900 à 1000, au temps où les comtes dirigent les régions pour les rois, secondés par des vicaires, simples officiers royaux. C'est l'époque des abbayes florissantes.

Au bord de la Dordogne, Beaulieu, dans le Limousin, fondée par l'archevêque de Bourges, fils d'un comte de Quercy vers 840, et Souillac, doyenné dépendant de l'abbaye d'Aurillac, fondée ou dotée par Frotaire, un autre comte du Quercy, vers 930.

Martel se trouve à la limite des deux zones d'influence, puisque Strenquels et Friat sont à Beaulieu, et Creysse et les paroisses proches à Souillac.

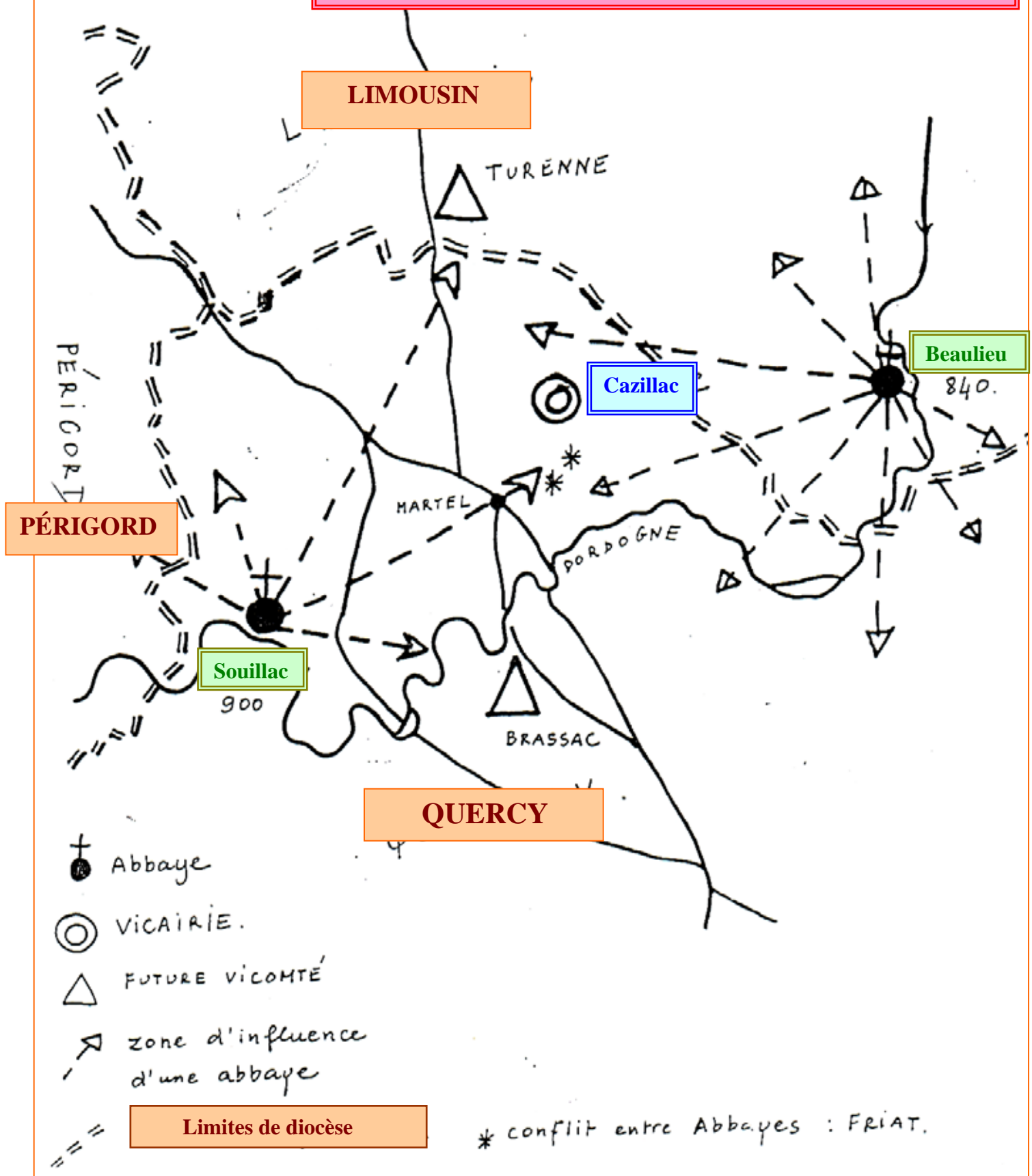
Martel, qui n'est pas citée, et ne doit être alors qu'un simple village, appartient-elle à la Vicairie de Cazillac, qui paraît occuper tout le plateau, et même l'ensemble du Quercy au nord de la Dordogne ou bien, est-elle incluse dans la vicairie de Brassac, autrement dit, Montvalent ?

Pour l'érudit Lacabane, cette vicairie de Brassac n'existe pas. C'est une simple subdivision d'un ensemble plus vaste. Il semble inclure Martel et Creysse dans la vicairie de Cazillac. Si cela est exact, l'itinéraire principal doit se situer entre le petit village de Ste Madeleine de Murel et Cazillac.

Peut-être passe-t-on par le chemin de Murlat ou par celui de Maradène ?

L'abbaye de Souillac, fondatrice des églises de Martel, et propriétaire de la paroisse de Murel où elle édifie le repaire de Murlat, semble aussi avoir une forte emprise sur Turenne, Jugeals et Nespouls, bien que ce soient des paroisses limousines.

MARTEL AU TEMPS DES VICAIRIES vers 900



Limites de diocèse

* conflit entre Abbayes : FRIAT.

CARTE V

CARTE VI

Cent à deux cent ans plus tard, la situation a fortement évolué. La féodalité a mis fin à la soumission des régions à une autorité royale affaiblie. Les vicomtes, simples adjoints des comtes à l'origine, sont devenus héréditaires, et le Vicomte de Turenne s'est assuré un territoire assez vaste, à la fois limousin et quercynois. Il est le protecteur des abbayes limousines de Tulle, d'Uzerche et Vigeois, et enfin d'Obazine, qu'il aide à s'implanter en Quercy.

Les Abbayes ou doyennés du Quercy, qu'il s'agisse de Souillac, de Carennac ou de Marcillac, sont sur la défensive. Elles ne pourront empêcher Rocamadour, et les Alix de passer aux mains des limousins.

Cette prise de possession coïncide avec la découverte du corps de Amadour en 1166, et la renommée européenne de ce lieu de pèlerinage, immédiatement fréquenté par les rois anglais et français.

En achetant la vicomté de Brassac, le vicomte s'assure le contrôle de toute la route de Nazareth à Montvatent.

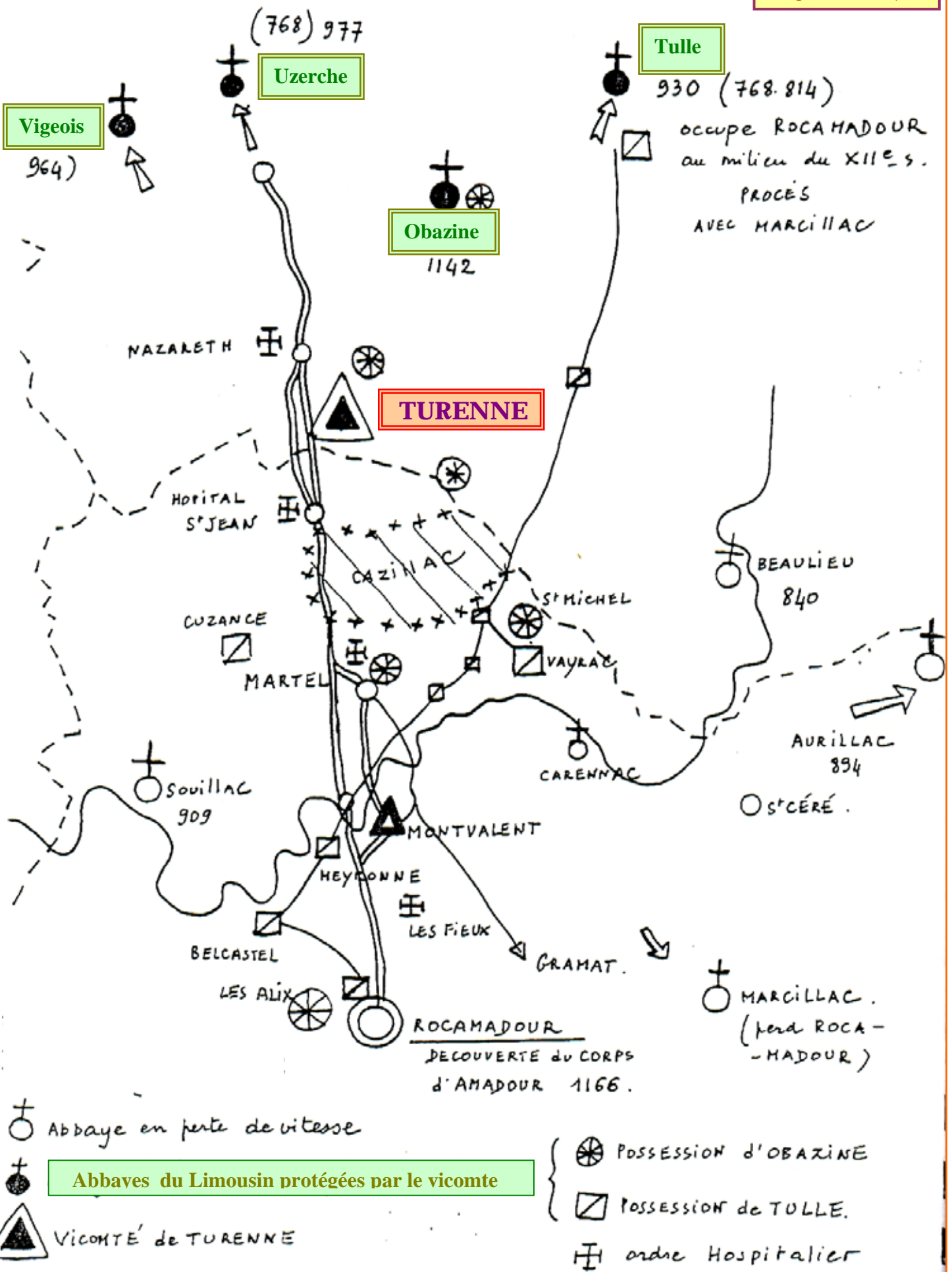
Cet axe de circulation, très ancien, connaît un surcroît de fréquentation, et c'est précisément à cette époque, que les renseignements sur Martel deviennent fréquents et précis. Une partie du flot des pèlerins et des marchands se détourne de l'itinéraire de Montignac, passe à la Croix Mathieu, et descend vers Martel par le faubourg ou barry de Brive.

Une ville nouvelle s'est créée à côté du village de Madeleine. Peut-être est-elle dotée d'un fort, soit sur l'emplacement de la Raymondie, soit plus au sud !

Les moines d'Aubazine s'installent aux Poujols, et reçoivent, des seigneurs ou des bourgeois, des vignes, et des terres autour de la ville, à la Vaysse ou le Lac Vaussé, actuellement au pied de la Croix Rouge, au Pech Lespinasse près de la Croix de Rouzières. Ils ont aussi des rentes sur des maisons.

L'abbaye de Souillac construit Saint-Maur, première église romane avec un beau portail. La ville s'entoure d'une première enceinte, et devient rapidement une place de Marché : ses relations se font avec Brive, Souillac et Figeac.

C'est le siècle qui sera son siècle d'or : les bourgeois s'enrichissent. Le Consulat est créé, la ville est dotée d'une Sénéchaussée royale. Tout cela crée un trafic incessant, et la multiplication des échanges avec les villages et les bourgs environnants.



MARTEL au TEMPS des PÈLERINAGES

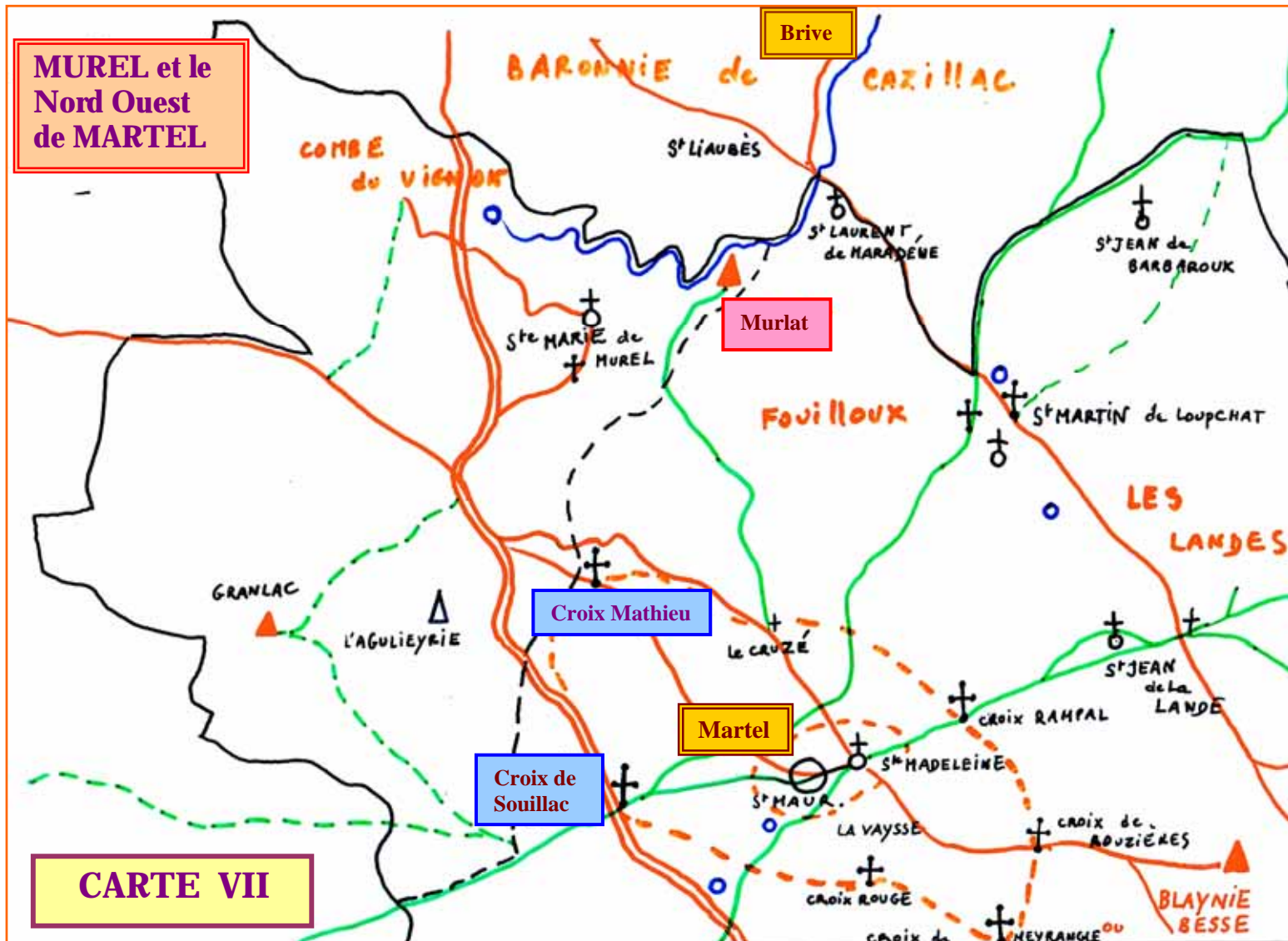
Commençons par le nord-ouest

CARTE VII

Nous trouvons là, la paroisse de Murel, que traversaient les marchands, et les pèlerins venus de Brive et de Cuzance. Tenue fermement par le doyen de Souillac, qui en était seigneur justicier, et surveillée par le repaire de Murlat, la paroisse n'avait que deux villages dans l'orbite de Martel, l'Agulieyrie (La Guillerie), et Remedy où les consuls rendaient la justice. C'est à la Croix Mathieu, limite de Martel, que les consuls venaient attendre les voyageurs de marque, et c'est au Cruzé ou Cruyé, qu'ils envoyaient des gardes lorsque la peste sévissait pour arrêter les voyageurs indésirables. Enfin, c'est à la Mataurie (ou Malaudie : léproserie), dans cet endroit bien ventilé, qu'on isolait les contagieux.

Les voyageurs pressés, évitaient Martel, et descendaient à la Croix de Souillac pour rejoindre le long chemin du Peyrazet, après être passés à Montignac.

S'ils étaient légèrement chargés, ils prenaient un itinéraire encore plus direct par les communaux, en laissant Remedy à droite, et la Croix de Souillac à gauche. Ils arrivaient ainsi au cap de la Coste, et descendaient droit sur Creysse par "le valat de Loudour".



Vers le nord, et vers Cazillac, filait à travers les sombres bois de châtaigniers, le chemin de Murlat et des moulins du Vignon. Itinéraire obligé en cas de forte sécheresse. Itinéraire de tous les dangers pendant la guerre de Cent Ans, les routiers, encouragés par le doyen de Souillac, s'étant retranchés dans le repaire de Murlat. Lassés d'être rançonnés, les habitants de Martel obtiennent de le détruire en 1373.

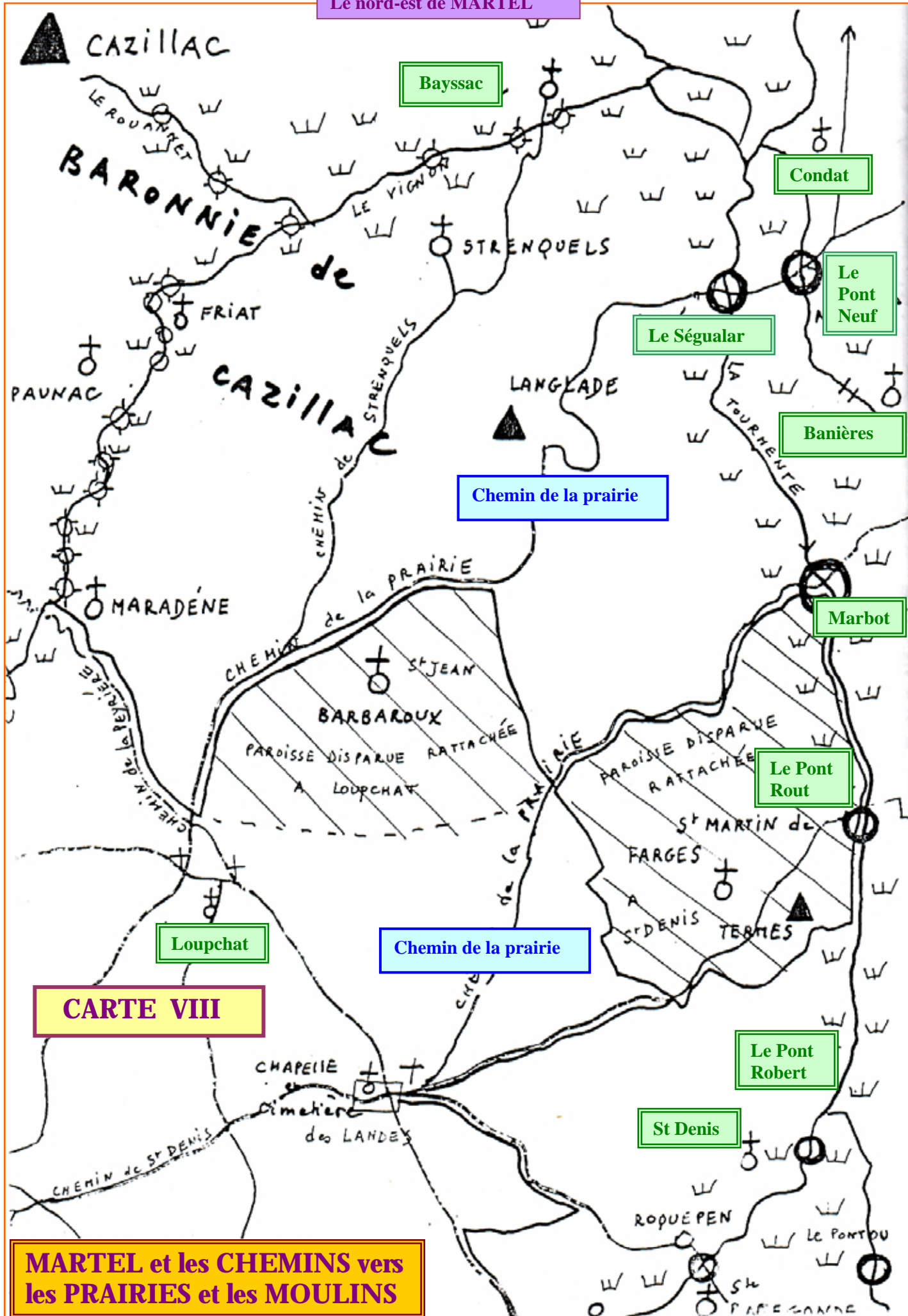
Pour conclure, nous pouvons dire, que ces itinéraires, qui viennent du Nord, amènent à Martel des voyageurs de marque, des nouvelles de la capitale locale, Turenne, mais aussi, celle du Royaume. On y monte la garde, à tel point qu'un petit chemin, qui part de la Croix Mathieu, s'appelle le Gardelet.

CARTE VIII

Toute autre, est l'ambiance des routes du nord-est, et de la paroisse de Loupchat. Les grandes routes pavées laissent place à des chemins charretiers, qui vont vers les fertiles prairies de la Tourmente, et vers les bourgs de marchés renommés, comme Meyssac ou Vayrac. On les appelle les routes de la Prairie, et les bourgeois de Martel en ont grand soin, car ils sont la plupart du temps propriétaires de ces prés à Condat, Beyssac, Saint-Michel de Bannières ou Saint-Denis. Les moines d'Aubazine, propriétaire à l'origine, et les paysans locaux, ne sont pas de taille à résister à la richesse des Martelais. Ils se contentent de protester, lorsqu'on les oblige à réparer ces chemins dont ils ne se servent guère. C'est pourquoi, dans les comptes des consuls de Martel, on trouve entre 1290 et 1330, de nombreuses réparations effectuées au pont Robert, au pont Rout (ou pompu et non Roux), au Segualar et au pont Neuf, et au pont de la Lyssarte (actuel Marbot). Aucun danger ne doit venir de ce coin vallonné, et peu habité - couvert de landes - parsemé seulement de maisons isolées.

Ce ne sont pas les religieux de Barbaroux ou les ermites de Maradène, qui risquent de troubler les habitants de Loupchat.

Aucun repaire dans cette paroisse, si ce n'est Besse à son extrême sud qui surveille la descente vers les Courtils et vers Floirac.



CARTE VIII

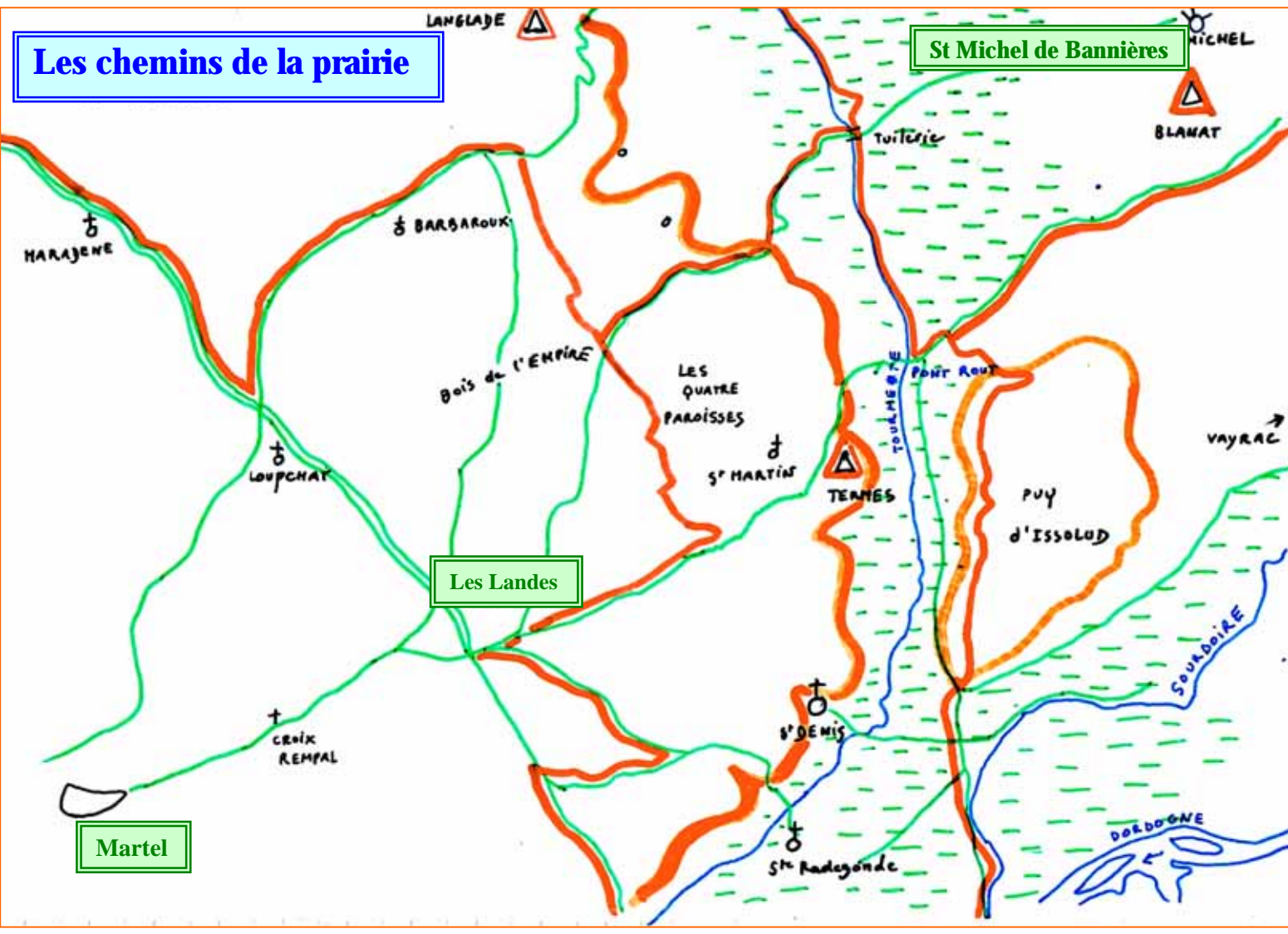
MARTEL et les CHEMINS vers les PRAIRIES et les MOULINS

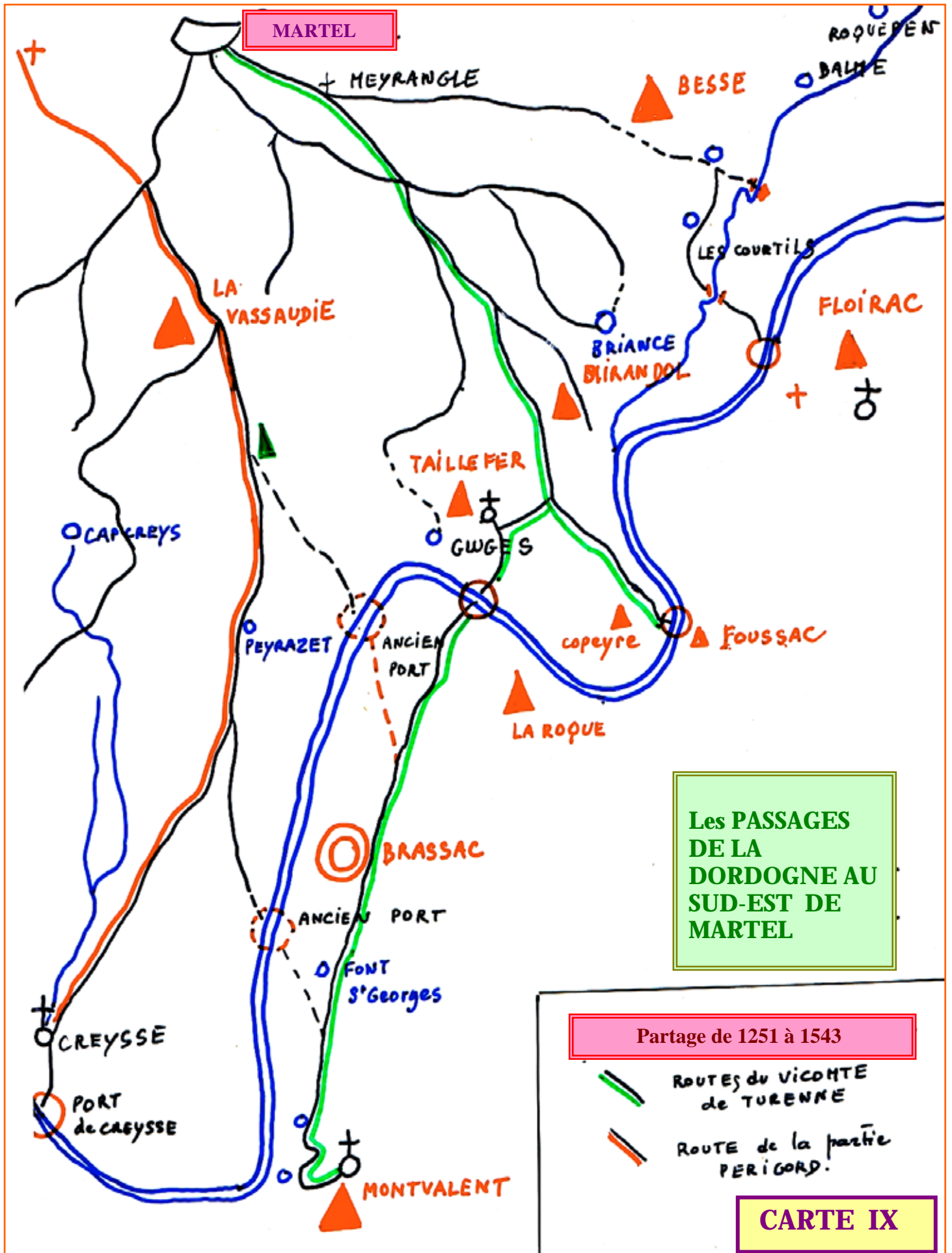
Les chemins de la prairie

St Michel de Bannières

Les Landes

Martel





CARTE N° IX

La physionomie des routes qui descendent vers la Dordogne est beaucoup plus militaire. La falaise est hérissée de châteaux. Chaque port est surveillé par un repaire. Lorsque la vicomté est partagée en deux en 1251, cette impression s'accroît. La famille de Pons reçoit Souillac, la partie périgourdine de la vicomté, Creysse avec son port, et la moitié de Martel (indivise ?).

Le vicomte de Turenne garde le reste de la vicomté, le port de Gluges, Montvalent, et l'autre moitié de Martel.

Les consuls de Martel ont dû tirer partie de ce partage, et de l'affaiblissement des seigneurs qui les gouvernaient, mais durant la guerre de Cent Ans, la vallée de la Dordogne, théâtre d'affrontements nombreux a été souvent aux mains des anglais, Montvalent et les bourgs de l'évêque de Tulle en particulier. Même la Vassaudie est tombée entre leurs mains. Pèlerinage et commerce ont-ils été interrompus ? Ce n'est pas sûr. Martel achetait sa sécurité en payant des suffertes ou rançons.

Les habitants de Martel descendaient vers Creysse pour moulinier leur blé, à Gluges pour chercher du sable. Ils faisaient paître leur bétail sur les communaux stériles, qui s'étendaient entre la route de Souillac et les limites de Creysse.

Passant près de Sargounat, ils rejoignaient le cap de la Coste pour descendre vers Sozy. Beaucoup de ces chemins n'étaient que muletiers, et c'est aussi à dos de mulets, porteurs de bastes de 50 Kg, qu'on remontait le sel de Souillac, la morue, les draps du Rouergue ou le sable de Gluges.

En plein milieu du siècle, la route de Souillac est si difficile qu'une servante, conduisant un groupe de mulets chargés de sel, se perd dans une tempête de neige.

III - De l'assoupissement au réveil :

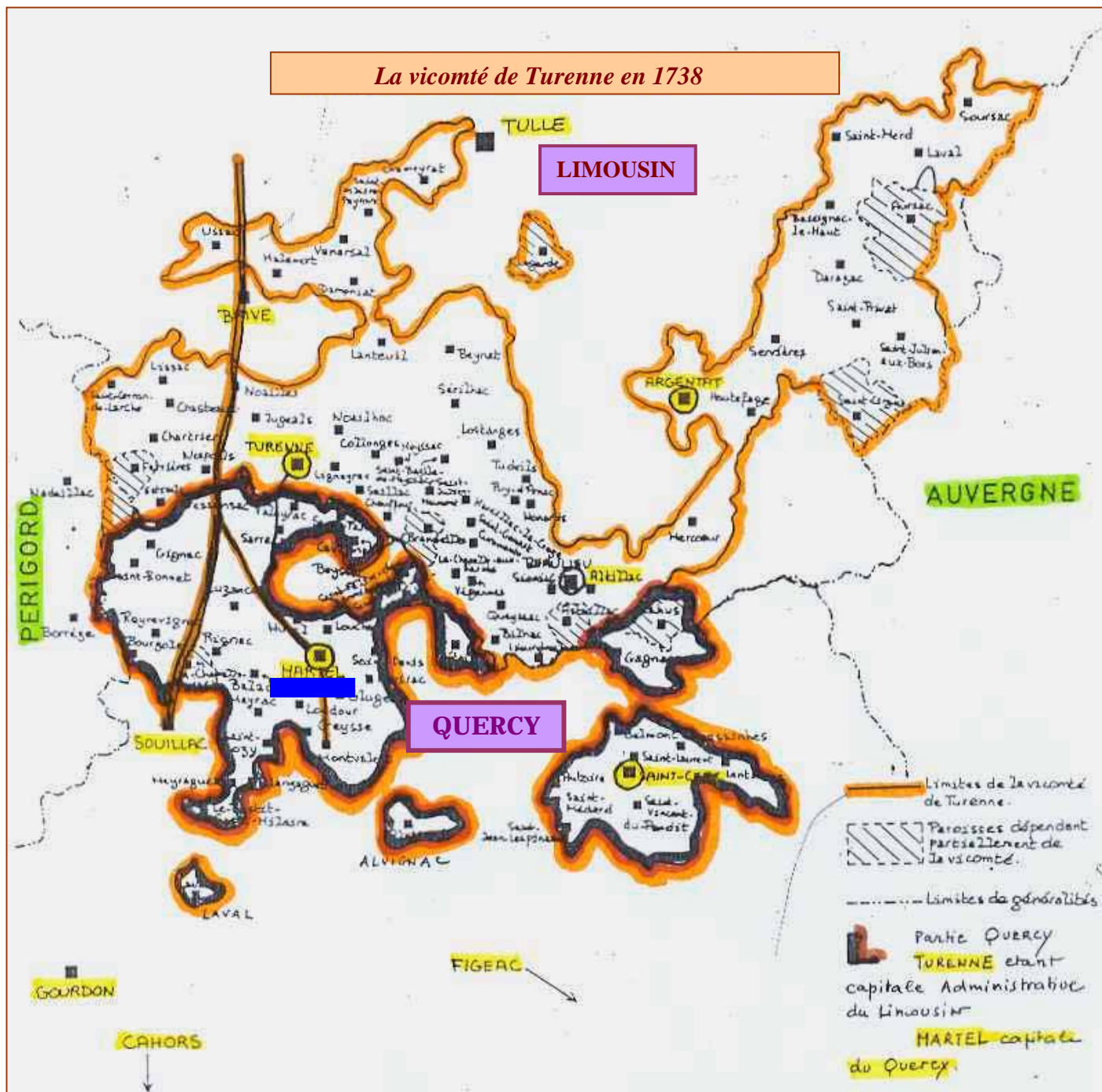
XVI^e siècle - XIX^e siècle

Martel connaît une certaine stagnation dont il convient d'examiner les causes, tant internes, qu'externes.

ANCIENNE VICOMTÉ DE TURENNE



CARTE X



Partie QUERCY de la vicomté de TURENNE

CARTE X BIS

Limites de la vicomté de Turenne, Quercy et Limousin

CARTES X et X bis Martel et la Vicomté.

En apparence, c'est une ville prospère, siégeant au cœur de la partie quercynoise de la Vicomté, fière de sa route de pèlerinage, de ses marchés, et de sa sénéchaussée.

Mais cette situation ne doit pas cacher des aspects plus préoccupants. La ville manque d'eau : il faut aller en chercher sur le Vignon ou la Dordogne certaines années, mais surtout l'industrie, mue alors par des moulins à eau, ne peut pas s'installer. Les tanneurs, les chapeliers, les parcheminiers sont à Souillac, Saint-Céré ou Beaulieu. Les armureries à l'Hôpital-Saint-Jean et Turenne.

Les artisans de Martel, nombreux et divers, n'ont que de petits ateliers, et deviennent souvent rouliers ou cabaretiers pour compléter leur revenu.

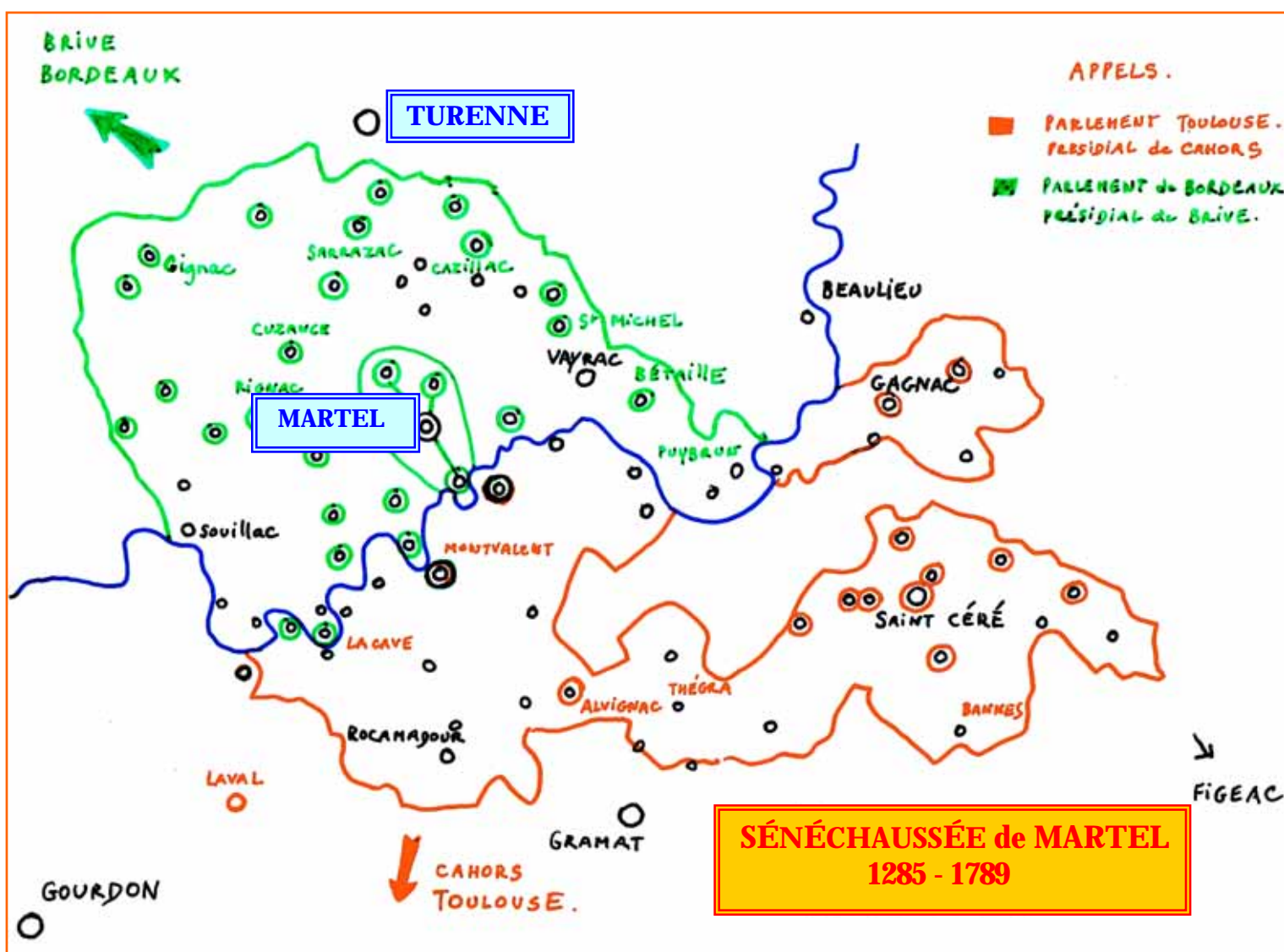
Quant aux marchands, un coup fatal leur a été porté lors de l'établissement de la route de poste par Cressensac et Souillac.

A Martel, à partir du XVI^e siècle, ne passent plus sur l'axe antique Gramat Brive, que les marchands du Périgord, du Limousin et du Rouergue, qui viennent commercer en Quercy. Les foires s'étiolent. Seules résistent celles de Cuzance et de l'Hôpital-Saint-Jean. La route est mal entretenue et les États de la Vicomté, sollicités de la réparer, n'y mettent pas une grande ardeur. On s'active seulement lorsque, *"pour le soulagement de son Altesse"* qui se rend en Quercy, il est vraiment nécessaire de tailler les haies, et de combler les nids de poule.

CARTE N° XI Martel et la sénéchaussée.

Seule subsiste l'activité juridique : les bourgeois de Martel sont pour la plupart, des juges, des procureurs, des avocats ou des huissiers, des greffiers et des notaires, groupés autour du Sénéchal et de ses lieutenants. Cette activité leur donne un orgueil, et un esprit de chicane dont le vicomte est le premier à faire les frais.

C'est la ville de la vicomté la plus désobéissante, et la plus insolente. Fidèle au Roi, qui ne s'occupe guère d'elle, elle affiche en toute occasion son hostilité à son seigneur, et aux officiers de Turenne. Catholique, lorsque la vicomté devient protestante, Mazarine lorsqu'elle est frondeuse, réclamant en toute occasion le titre de capitale, mais cherchant à faire rattacher la vicomté au Royaume, Martel se renferme petit à petit dans son splendide isolement.



CARTE XI

Martel en Quercy.

La vente de la Vicomté au Roi en 1738, et le rachat de la Châtellenie de Martel par le Duc de Noailles, dix ans plus tard, vont l'amener, bon gré, malgré, à quelques déchirantes révisions.

Désormais, elle est sous la tutelle d'un intendant, et d'une administration, qui siègent à Cahors et Montauban, et se méfient beaucoup des ex-Vicomtes, et de leur *"esprit vil et qui tient du Républicain"*.

La ville doit tourner le dos à Turenne et au Limousin, et regarder vers Cahors si difficile à rejoindre. C'est un véritable changement de mentalités.

C'est pourquoi, à partir de 1741, la communauté commence à réclamer avec insistance la confection de grandes routes dans l'espoir de redevenir un carrefour comme elle l'était lors de sa création.

CARTE N° XII Les projets du XVII^e siècle

Un projet ambitieux présenté par Brive cette année là, consiste à faire passer la future route de poste Paris Montpellier, par Brive Martel Figeac. C'est l'axe Paris Méditerranée.

On propose deux trajets : soit, reprendre l'axe antique par l'Hôpital-Saint Jean en faisant remarquer qu'il est le plus rectiligne, et le moins sujet aux montées et aux descentes, soit la bretelle Cressensac Martel, qui était déjà tracée, et servait aux marchands du Périgord.

À partir de Martel, et vers la Dordogne, deux possibilités encore : passer par Gluges Montvalent au prix d'énormes travaux ou tracer, dans le vallon de la Vassaudie, une route vers Creysse.

Tulle, de son côté, propose un itinéraire par Argentat et Aurillac ou par Beaulieu Saint-Céré.

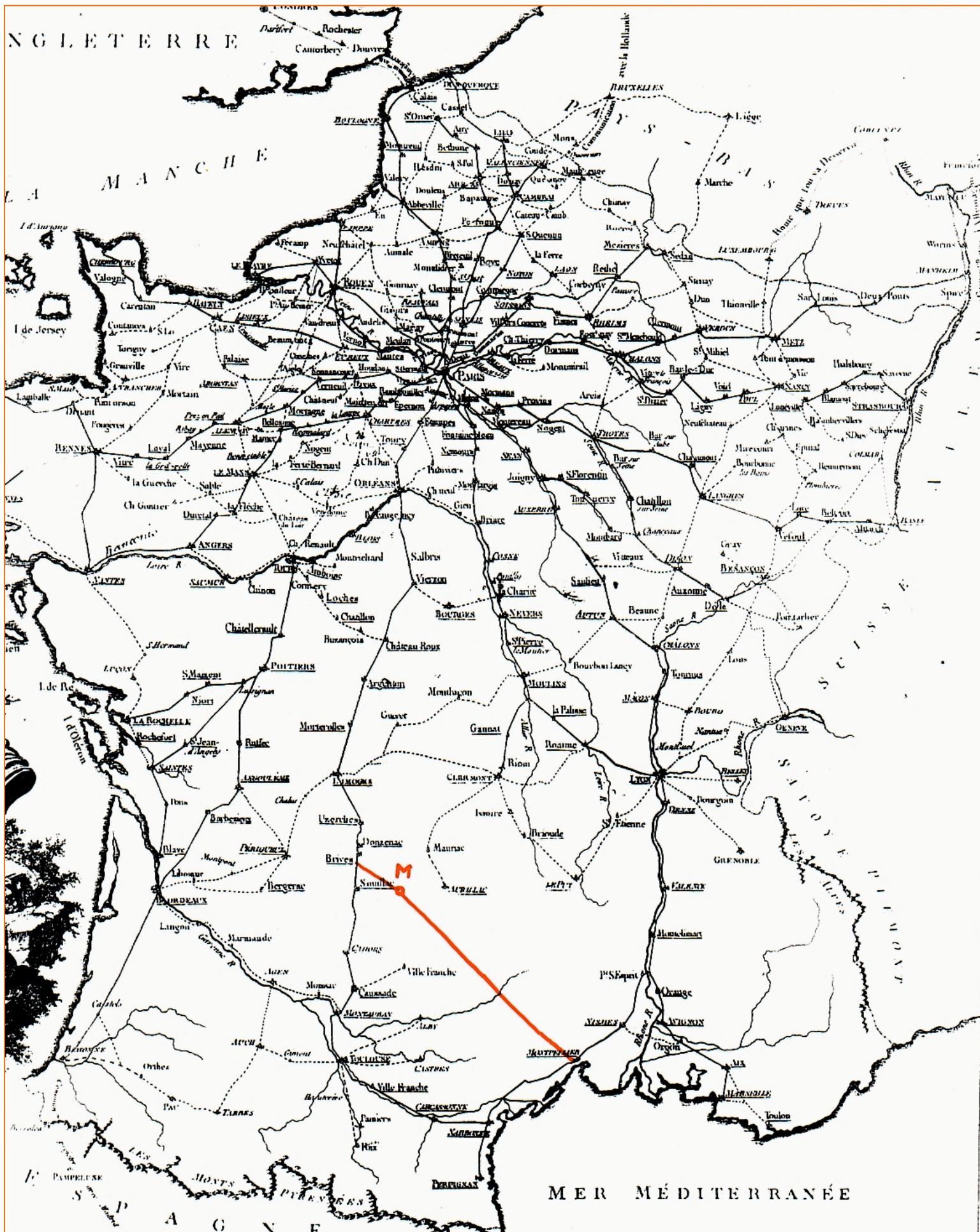
Ce projet ne verra pas le jour : Martel va réclamer avec insistance, lors de la création de l'Assemblée provinciale de Haute-Guyenne siégeant à Montauban en 1779, l'ouverture de la route de Souillac et de Cressensac.

Rien n'étant fait, Martel comprend qu'il faut, pour intéresser l'administration, un projet plus large et, vers 1783, rédige un mémoire sur l'état de ses routes, si bien fait, qu'il resservira jusqu'en 1840.

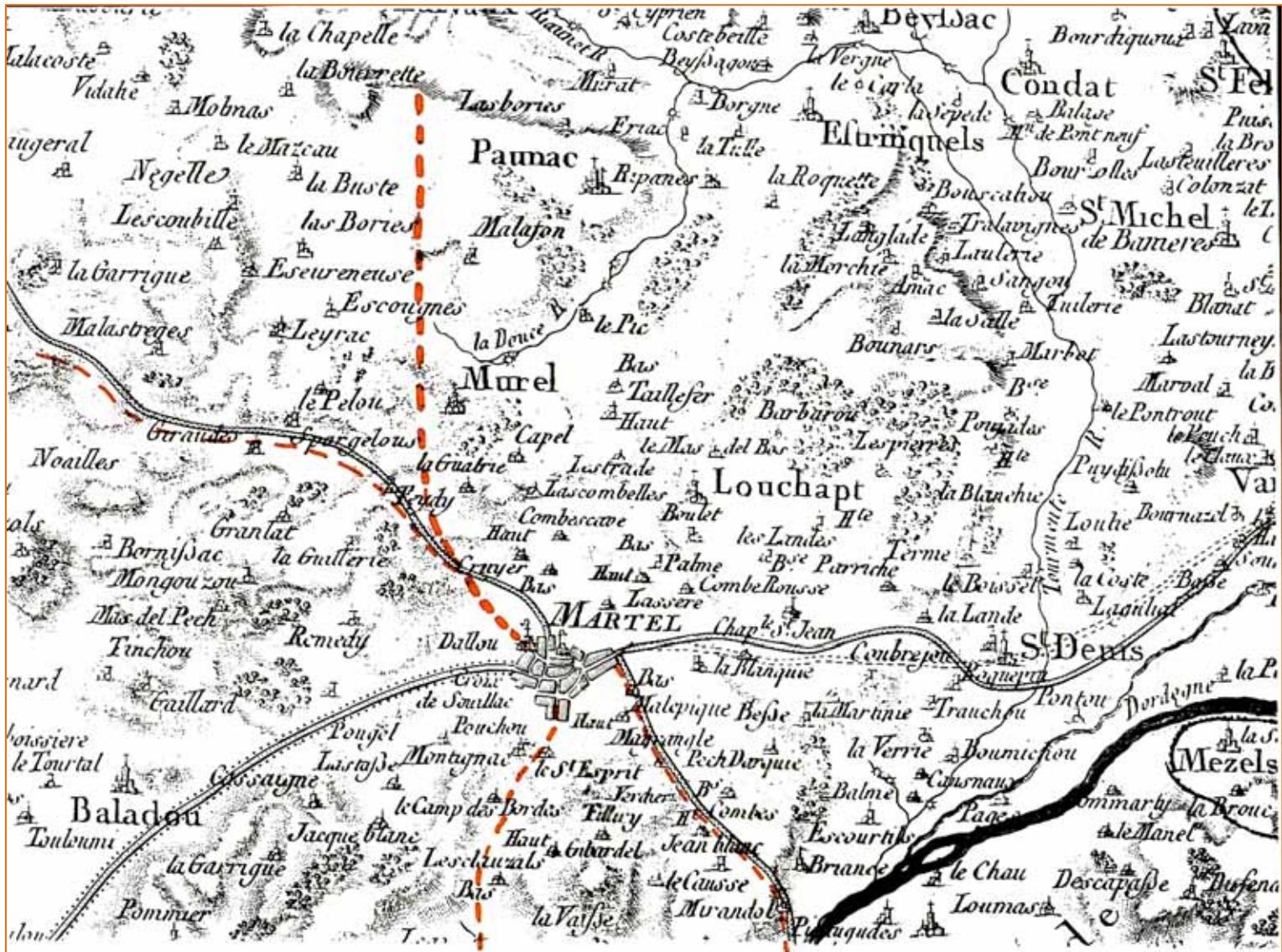
La route de Souillac devient l'axe Souillac Aurillac, avec débouché sur l'Auvergne, et passage par Saint-Denis.

La route de Cressensac devient l'axe Cressensac Gramat, avec passage à Gluges.

Les habitants les plus riches des paroisses traversées, proposent de participer de leurs deniers, et des ateliers de charité devront être créés pour employer à la construction *"les pauvres habitants des campagnes"*.



Les projets du XVIII^e siècle : une route de Postes, de Brive à Montpellier, passant par Martel. (1741)

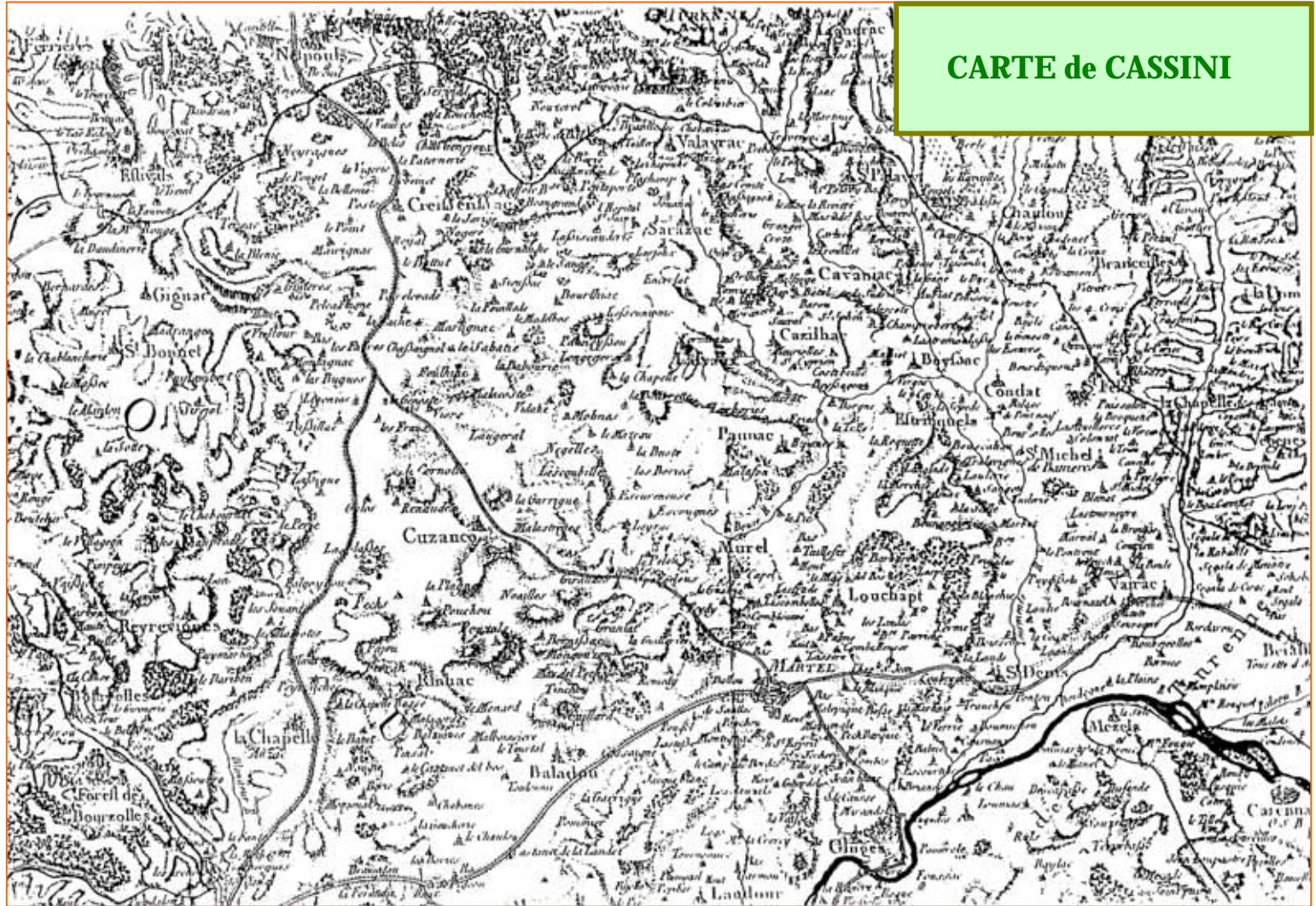


CARTE XIII

Mais la carte de Cassini, dessinée à cette époque là, reflète plutôt les désirs des auteurs du mémoire que la réalité.

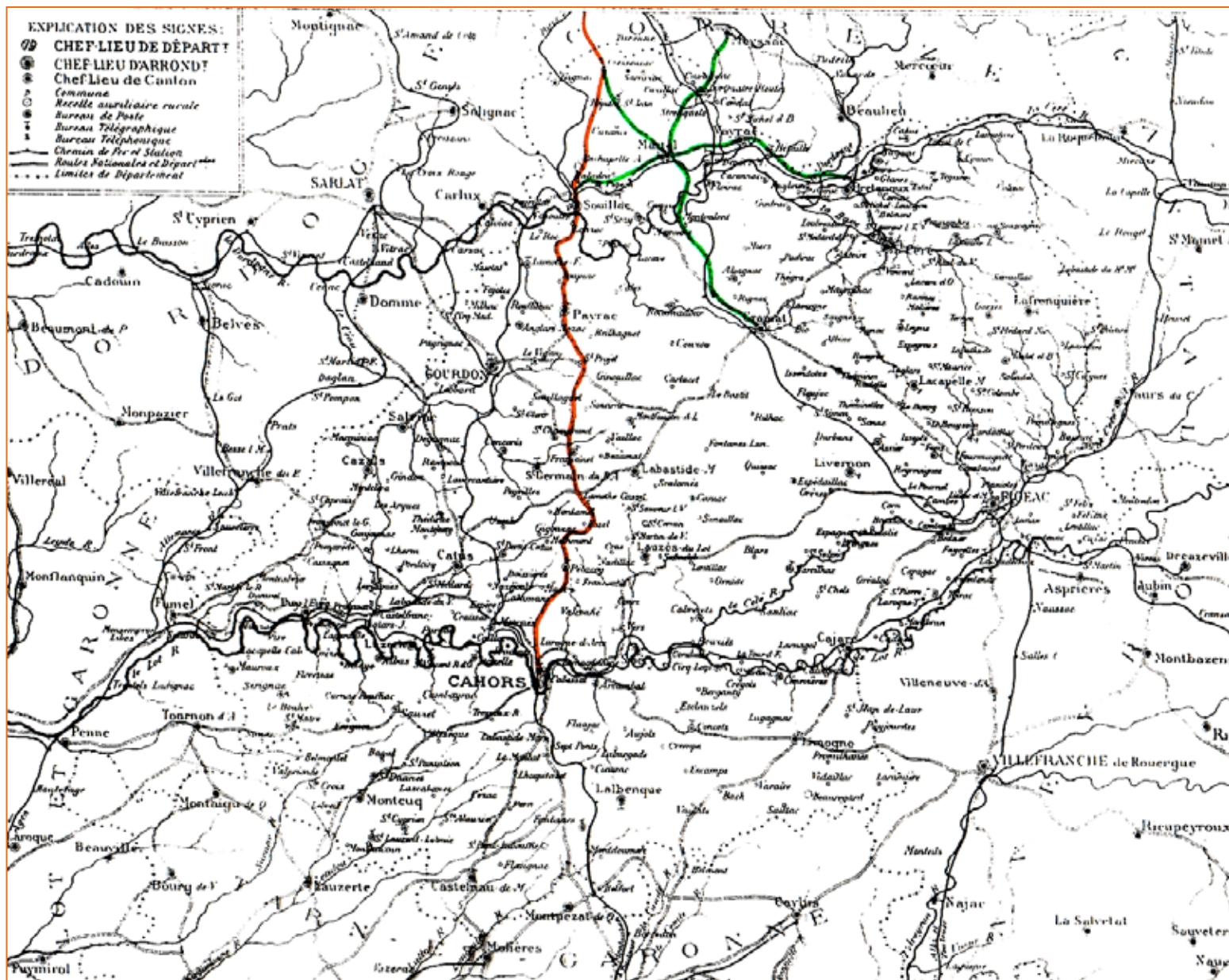
Ces allées, majestueuses plantées d'ormes qui convergent vers Martel, n'existeront finalement qu'en 1850.

CARTE de CASSINI



Les réalisations du XIX^e siècle. CARTE XIV

La Révolution, qui crée les départements demande aussi aux municipalités de se former en sections.

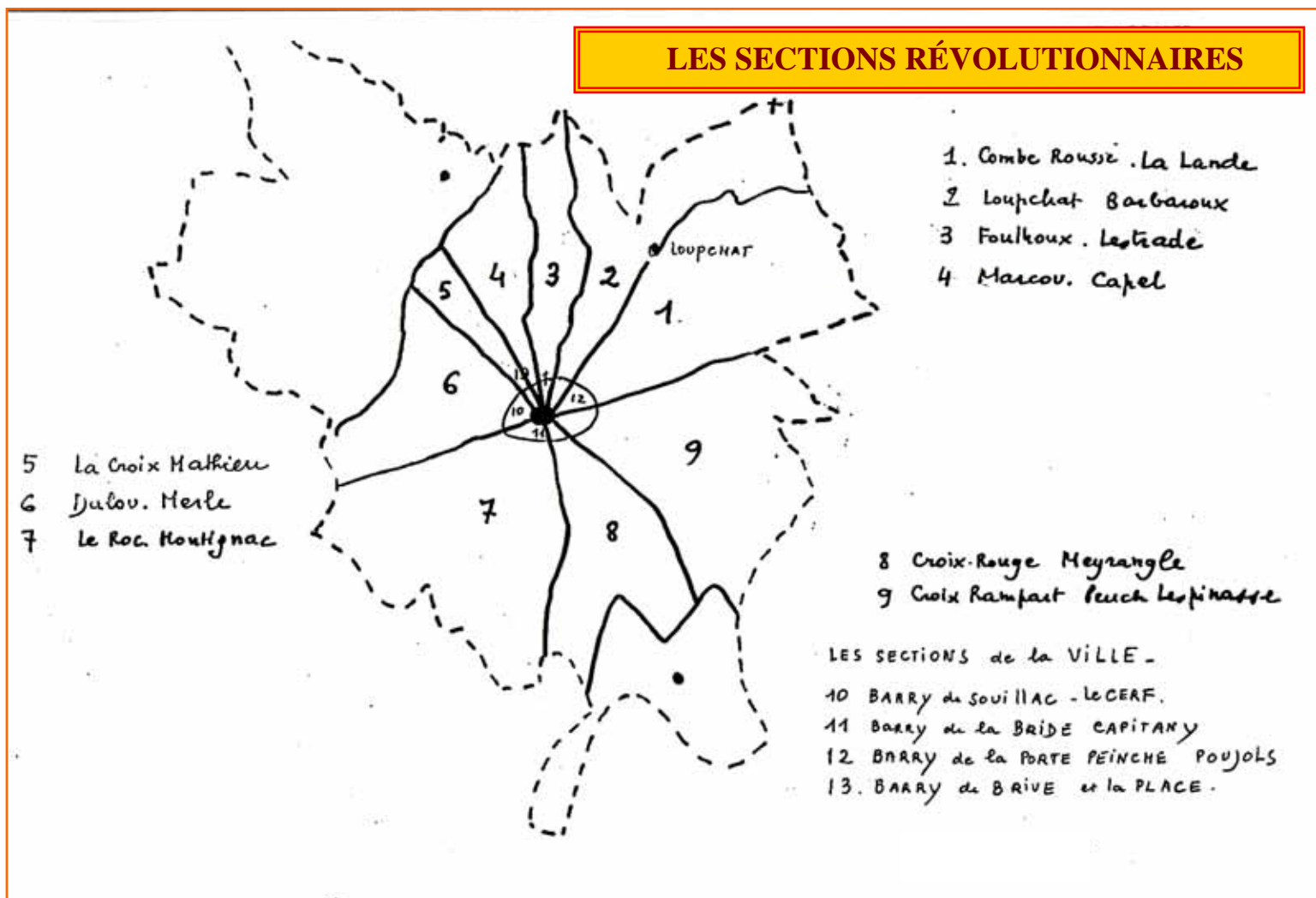


CARTE XIV

CARTE XV Les sections de Martel.

Martel se divise, le 5 mars 1791, en 13 sections, qui incluent Loupchat mais, ni Murel, ni Gluges. On adopte un découpage, type roue de charrette, car la municipalité ne voit pas d'autres limites à choisir que les chemins partant en étoile autour de Martel. Cependant, les sections Nord Ouest, entre Loupchat et la Croix Mathieu sont trop nombreuses et anormalement étroites.

Il faudrait une étude plus précise pour savoir si le nombre des habitants de chaque section a été pris en considération pour obtenir ce découpage curieux.



CARTE XV

Le projet de pont.

Sous le Directoire et l'Empire, la question des routes se pose à nouveau. La guerre fait qu'on se préoccupe surtout de l'axe Paris Toulouse par Souillac et, vers 1808, on parle de faire un pont, le premier sur la Dordogne.

Aussitôt, débute une controverse entre Souillac, Martel et Meyronne. La logique est en faveur de Souillac, où passe déjà la grand-route, mais où la Dordogne est jugée difficile à traverser. Les ingénieurs de l'époque préfèrent Meyronne, mais reconnaissent qu'il faudrait tracer 80 Km de route nouvelle entre Noailles et la Bastide Fortanière. Martel rappelle l'ancien itinéraire par l'Hôpital-Saint-Jean et vante l'excellence de Gluges pour établir un pont.

Rien de tout cela ne verra le jour avant 1822 et la construction par Vicat du pont de Souillac.

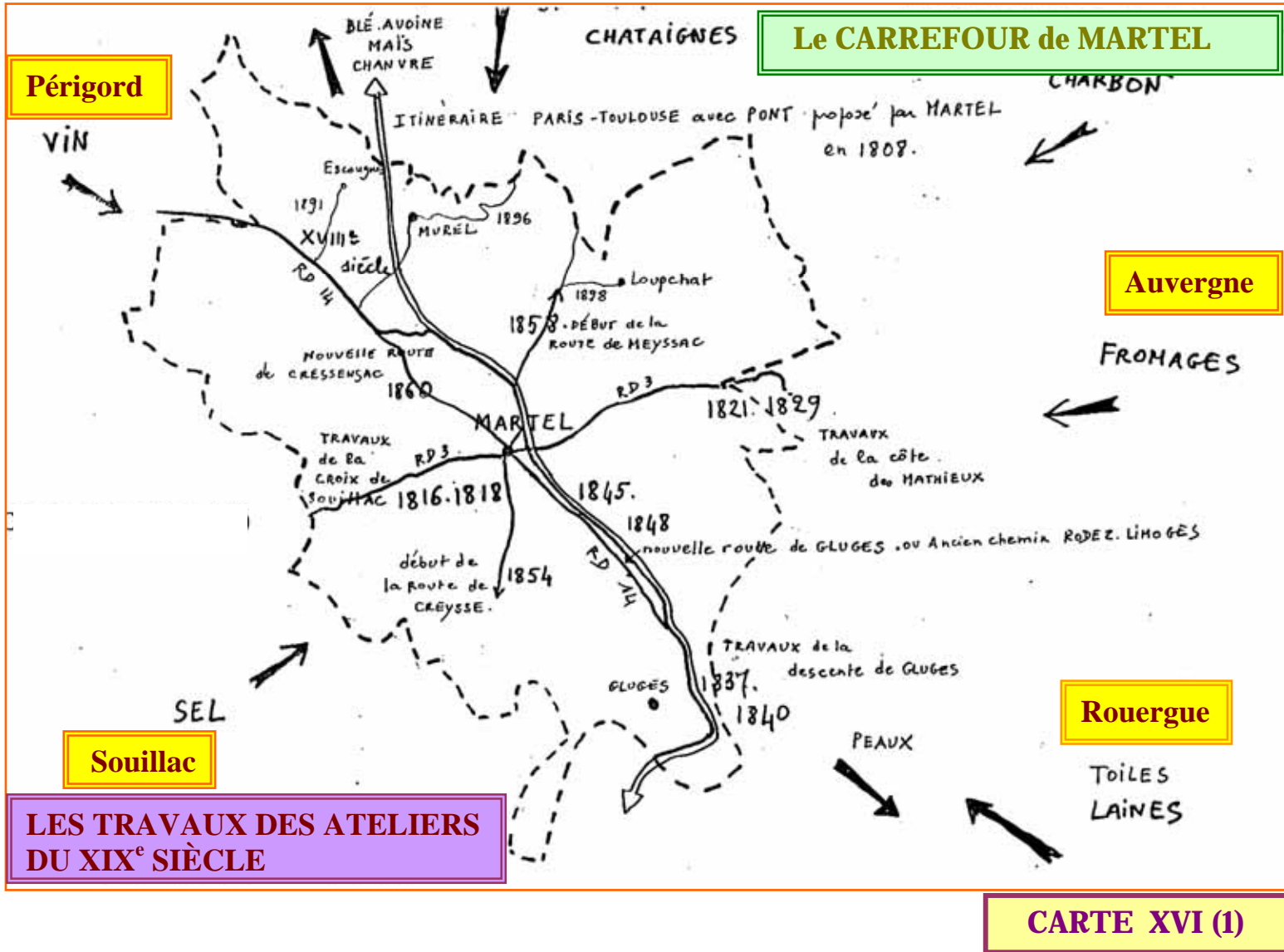
Le carrefour de Martel. Cartes N° XVI

C'est la Restauration qui, de 1815 à 1830, se charge de relancer le programme des routes établi par l'assemblée de Haute Guyenne, 50 ans auparavant. Elle reprend aussi le système des ateliers de charité.

On commence par la route entre Souillac et Martel, déjà tracée et on la termine pour s'attaquer ensuite au tronçon Martel St Denis : il faudra dix ans pour descendre la côte des Mathieu. Il faut dire que les ateliers de charité posent de nombreux problèmes : tantôt on manque d'argent pour payer les journées (le piqueur 2,50 F par jour, le sous-piqueur 2 F, les forts manœuvres 90 centimes, les faibles 60 centimes, les femmes 50 centimes, les enfants 35 centimes), tantôt, les fournitures font défaut (brouettes volées, poudre à mine achetée à Toulouse, mais que les rouliers refusent de transporter (prudence ?). Les Martelais requis à la garde de ce convoi refusent de rester la nuit. L'un d'entre eux écope d'une amende pour avoir donné des coups du plat de son fusil sur les roues de sa charrette, et répondit insolemment au convoyeur. Tantôt, les ouvriers désertent, soit en été à cause des moissons et de la chaleur, soit à l'automne pour les vendanges. Les pluies, abondantes au printemps, interrompent aussi les travaux. Il faut songer également à faire avancer l'argent par les "*contribuables aisés de la commune*" et à dédommager les propriétaires des terrains.

La Monarchie de juillet, entre 1830 et 1848, continue l'œuvre ainsi amorcée : elle s'attaque au chemin Martel Gluges ou RD 14. De 1837 à 1845, les travaux de la côte de Mirandol se poursuivent, soit en régie avec des ouvriers, soit par des ateliers.

Mais on songe aussi à l'Atlas des chemins vicinaux, décidé sous l'Empire et réalisé en 1844.



C'est en 1845, que débutent les travaux du Pont suspendu de Gluges, mis en circulation en 1849.

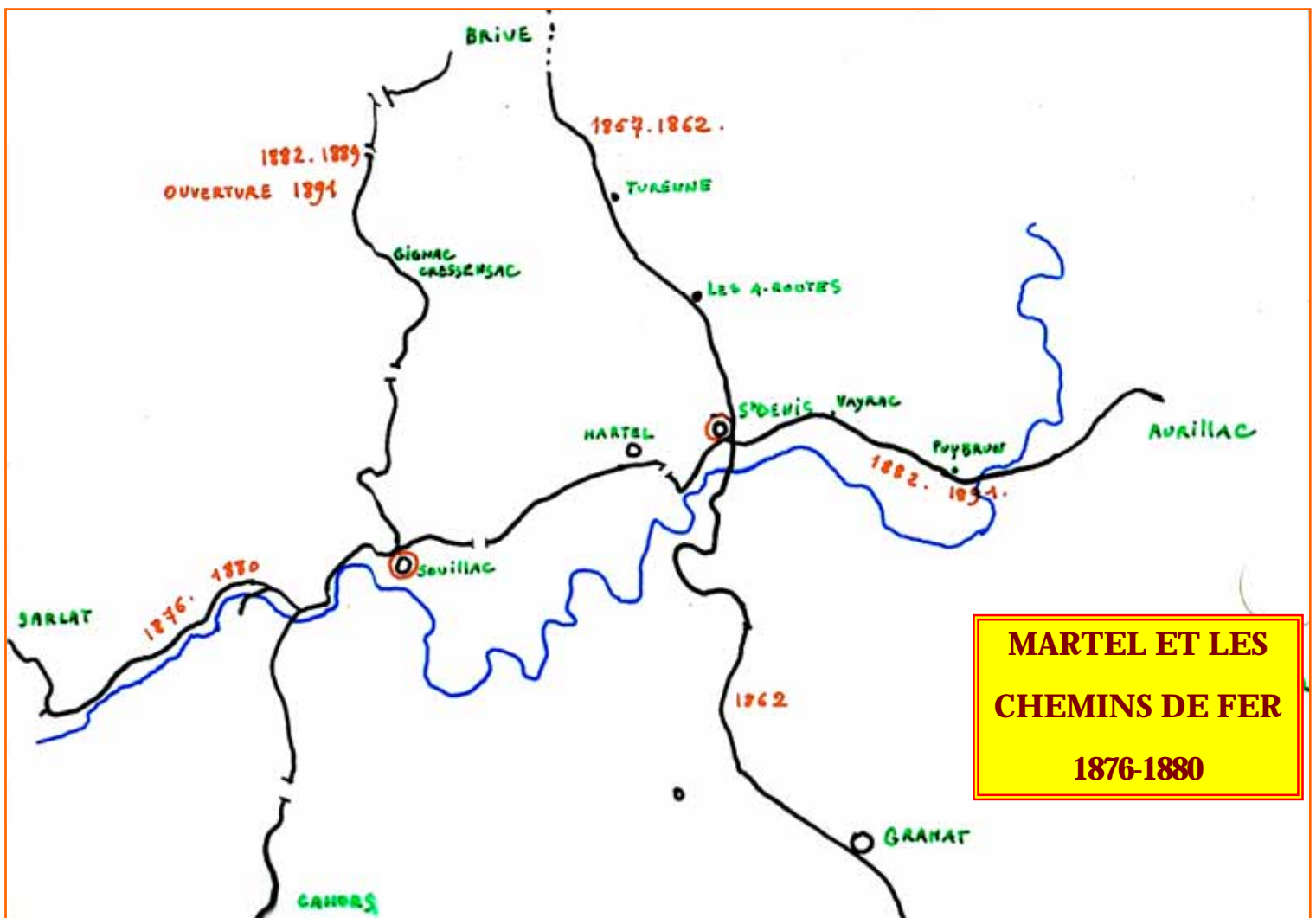
C'est au Second Empire (1850-1870), qu'il revient d'achever les chemins vicinaux, et de commencer la départementale 18 vers Meyssac, et la départementale 23 vers Creysse.

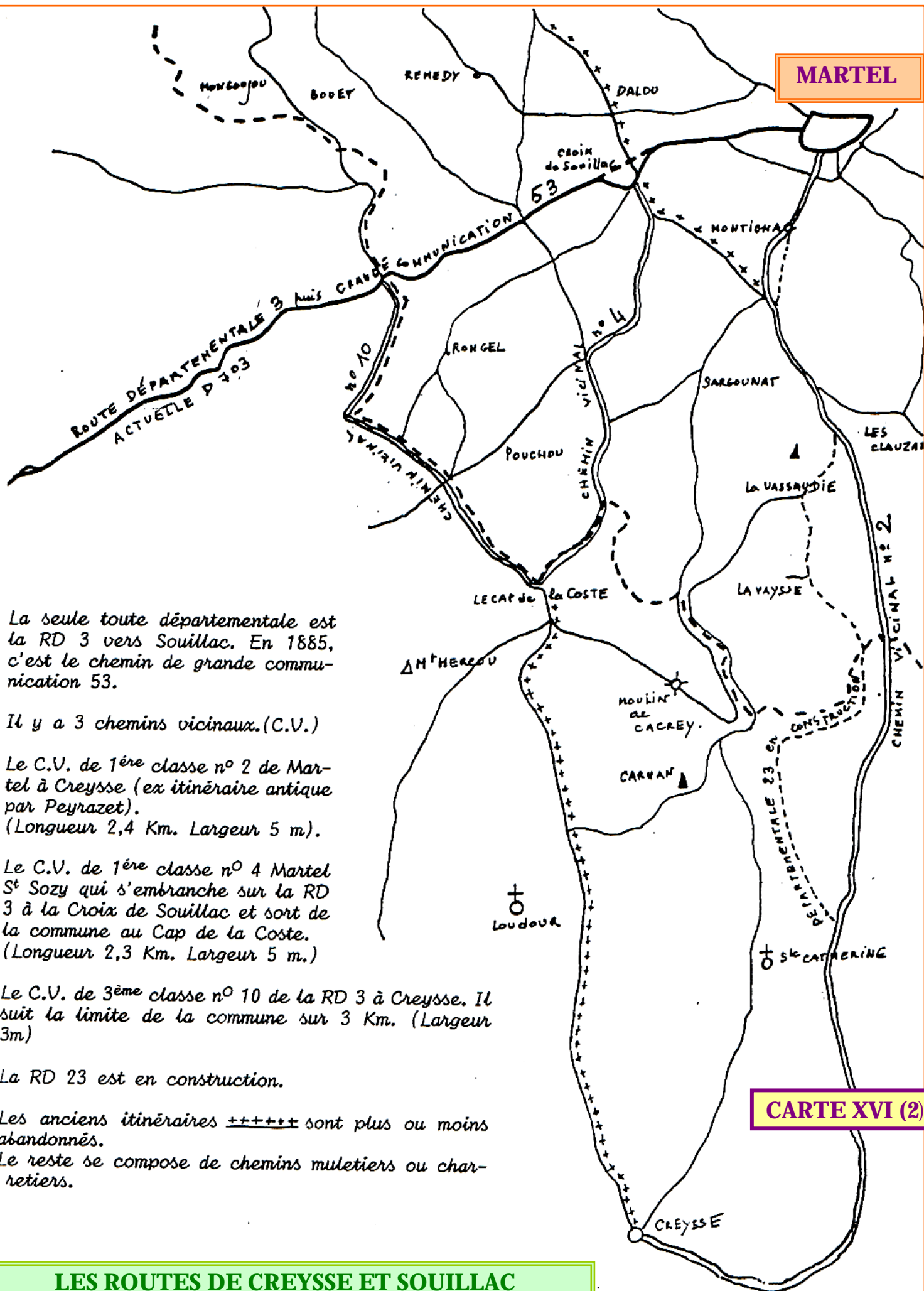
C'est également à cette époque, que l'on termine la descente de la route de Creysensac, et de ses 72 lacets vers Martel.

Partout, on vend des tronçons d'anciens chemins. Les cantonniers, les gardes champêtre, souvent d'anciens soldats, et les gendarmes à cheval, surveillent assidûment les passants, stimulés par des primes aux procès-verbaux. Cela va du délit d'empiètement sur la chaussée avec des haies, des arbres ou des tas de cailloux, au roulier verbalisé pour s'être endormi sur sa charrette ou pour avoir omis d'y fixer une plaque avec son nom.

Mais le garde champêtre quitte parfois le chemin pour sermonner un gamin gardant ses moutons, et sa chèvre dans une vigne, un quidam volant du bois ou une femme glanant sans permission.

La III^e République, de 1870 à 1940, sera l'époque des chemins de fer et des chemins vicinaux.





La seule route départementale est la RD 3 vers Souillac. En 1885, c'est le chemin de grande communication 53.

Il y a 3 chemins vicinaux.(C.V.)

Le C.V. de 1^{ère} classe n° 2 de Martel à Creysse (ex itinéraire antique par Peyrazet). (Longueur 2,4 Km. Largeur 5 m).

Le C.V. de 1^{ère} classe n° 4 Martel St Sozy qui s'embranche sur la RD 3 à la Croix de Souillac et sort de la commune au Cap de la Coste. (Longueur 2,3 Km. Largeur 5 m.)

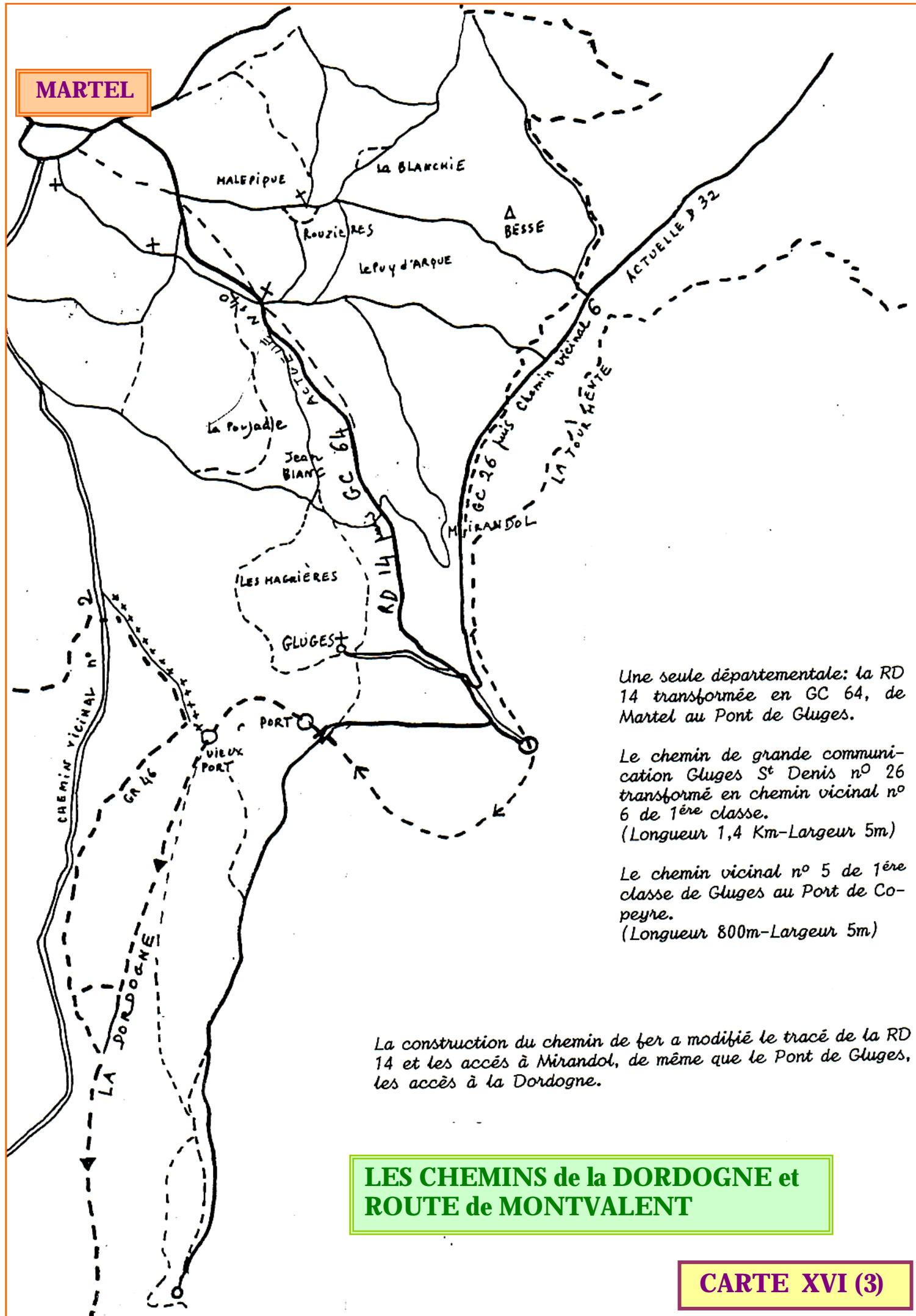
Le C.V. de 3^{ème} classe n° 10 de la RD 3 à Creysse. Il suit la limite de la commune sur 3 Km. (Largeur 3m)

La RD 23 est en construction.

Les anciens itinéraires +++++ sont plus ou moins abandonnés.

Le reste se compose de chemins muletiers ou charretiers.

MARTEL



Une seule départementale: la RD 14 transformée en GC 64, de Martel au Pont de Gluges.

Le chemin de grande communication Gluges St Denis n° 26 transformé en chemin vicinal n° 6 de 1ère classe.
(Longueur 1,4 Km-Largeur 5m)

Le chemin vicinal n° 5 de 1ère classe de Gluges au Port de Copeyre.
(Longueur 800m-Largeur 5m)

La construction du chemin de fer a modifié le tracé de la RD 14 et les accès à Mirandol, de même que le Pont de Gluges, les accès à la Dordogne.

**LES CHEMINS de la DORDOGNE et
ROUTE de MONTVALENT**

CARTE XVI (3)

LES CHEMINS DE MARTEL À CRESSENSAC ET BRIVE

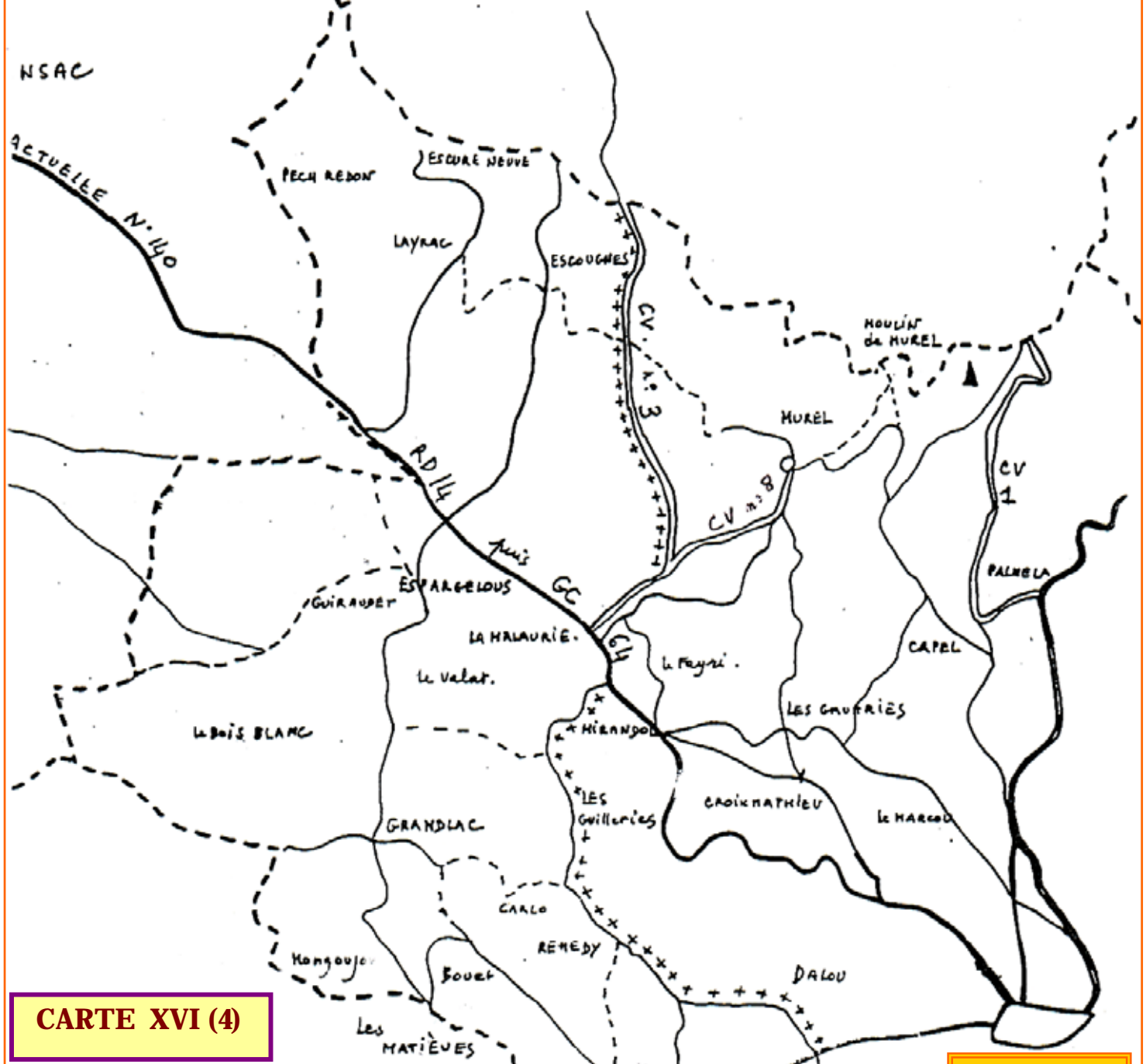
La route départementale 14, Cressensac Gramat, devenue chemin de Grande Communication 64.

Le chemin vicinal 3, de Martel à l'Hôpital S^t Jean. C'est l'ancienne route de pèlerinage ou la route, Brive Gramat.

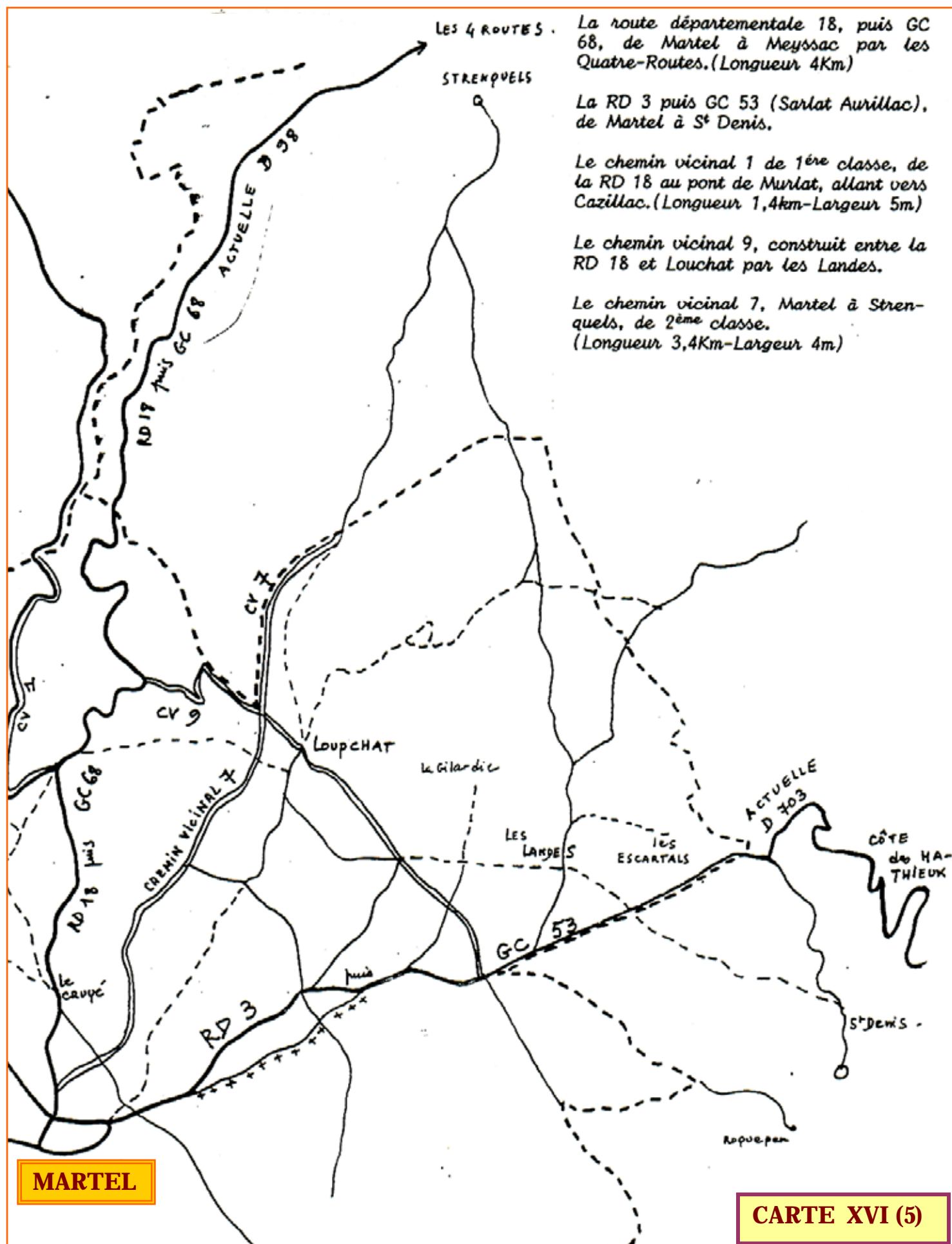
(Longueur 2,1Km-Largeur 5m)

Le chemin vicinal n° 8 de deuxième catégorie; du chemin vicinal 3, il se dirige vers Murel.

(Longueur 800m-Largeur 4m)



LES CHEMINS ET ROUTES VERS CAZILLAC-MEYSSAC ET VAYRAC



LES 4 ROUTES . La route départementale 18, puis GC 68, de Martel à Meyssac par les Quatre-Routes. (Longueur 4Km)

La RD 3 puis GC 53 (Sarlac Aurillac), de Martel à St Denis.

Le chemin vicinal 1 de 1ère classe, de la RD 18 au pont de Murlat, allant vers Cazillac. (Longueur 1,4km-Largeur 5m)

Le chemin vicinal 9, construit entre la RD 18 et Louchat par les Landes.

Le chemin vicinal 7, Martel à Strenquels, de 2ème classe. (Longueur 3,4Km-Largeur 4m)

MARTEL

CARTE XVI (5)

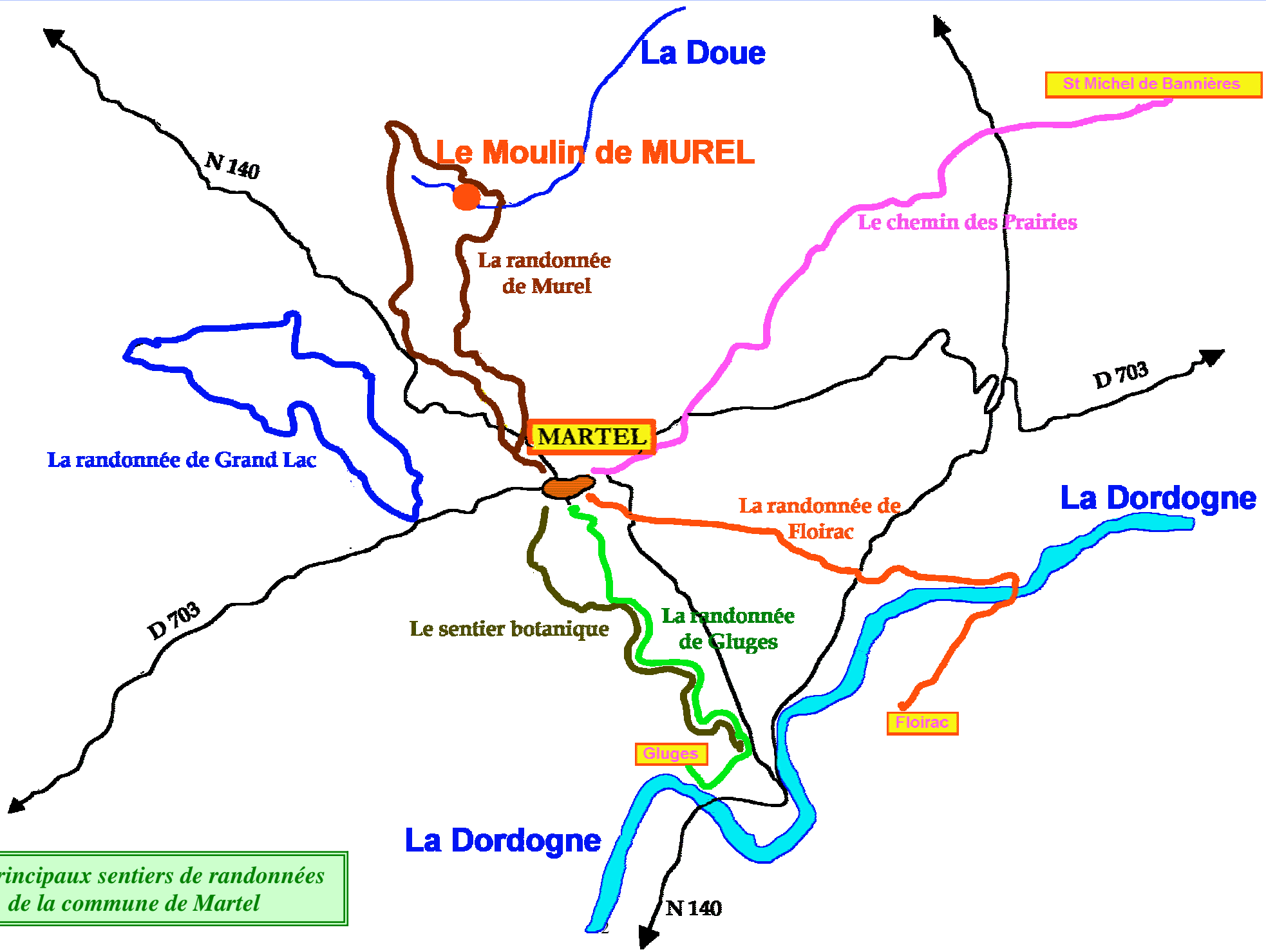
En 1890, le Pont suspendu de Gluges est racheté par les communes et le département pour 21 000 F. Martel doit cotiser pour 3 173 F, considérant l'importance depuis le rachat du pont", les habitants de Gluges et Floirac obtiennent en 1902, que Veysset, le passeur, continue son activité moyennant une indemnité de 100 F par an.

Escougues, Murel et Loupchat obtiennent le classement en chemins vicinaux de leurs anciens chemins ruraux, et aussi leur élargissement, à condition d'en avancer l'argent.

Mais on parle de plus en plus du train : ce ne sont que pétitions et réclamations pour obtenir la correspondance des trains de voyageurs à Souillac et à Saint-Denis près Martel. Bref, le temps était devenu de plus en plus précieux.

L'automobile pointait à l'horizon. À Martel, vers 1930, n'y avait-il pas 11 motocyclettes et une quarantaine de voitures, tout cela roulant dans la blanche poussière des routes ombragées ou sur les durs cailloux des chemins !

Marguerite GUÉLY
Mars 1996



Les principaux sentiers de randonnées de la commune de Martel