

## UNE IDEE QUI A FAIT SON CHEMIN

Les Chandarers, une idée qui a fait son chemin...

Et nous relaterons pourquoi et comment une association est née, d'une autoroute scélérate qui a transpercé la commune et sectionné nos chemins à ...un beau succès!

Ils allaient par les chemins, découvrant à VTT les parcours plus ou moins à l'abandon, de la commune et des communes environnantes.

Ces parcours n'avaient rien de ludique pour leurs créateurs puisque ces parcours contribuaient à la vie des villages et de la commune.

Desservant les parcelles cultivées, bois pacages et champs, car à cette époque les bois, nourriciers, étaient entretenus, ces chemins qui, le plus souvent étaient appelés des chemins creux, étaient un lien entre les villages et également avec le bourg. Et le plus important, ces mêmes chemins permettaient aux enfants de se rendre à l'école.

Aménagement du territoire oblige et prise en compte du temps de trajet, les écoles fleurissaient dans les villages, Lestrade, Soleilhavoup, pour éviter aux enfants de se rendre à l'école centrale du bourg.

Le temps est à l'imparfait ! En effet, cette époque est révolue mais elle a marqué l'histoire de la commune comme de toutes les communes.

Les moyens de locomotion ?

Les pieds enfoncés dans les « socques » (en bois), avec un peu de paille pour le confort, ça frotte et ça gratte, le bois. Le paysan, celui qui vivait au pays, était actif et, bien qu'économe de ses efforts (il fallait bien les gérer), ne rechignait pas à la tâche.

Pour le transport, l'animal a été domestiqué et on rencontre donc des attelages avec un âne ou une mule et, en majesté, deux bœufs fiers de leur joug qui pourtant les contraignait. Fiers parce qu'ils avaient été distingués (les prémices de la sélection qui a donné ses lettres de noblesse à la génétique), ne se rendant pas compte que cette distinction est attachée à leur servilité, se laisser domestiqués donc dominés par

l'homme, et à leur force. Les charrettes de foin, de blé, les socs de charrue leur sont ainsi réservés.

Réduit aux travaux tenus pour moins nobles, l'âne se contentait de conduire la fermière au marché, tirant le « bourretou ».

L'économie est le plus souvent circulaire, en circuit court, avec un maître mot, dans les fermes « diversité et auto suffisance ». Il convient de préciser que les couvées côtoient les cochons et la vache et son veau, les moutons et la chèvre, le bouc étant une exception. Et à cette époque, le fermier n'a peut être pas rencontré Perrette, mais il n'est pas sorti de la fable.

Donc, par les chemins, il était possible de tisser des relations de voisinages entre différents villages, pour l'entraide et aussi pour les veillées, moment d'échanges sur le temps qu'il fait (incidence sur les récoltes, les maladies), le temps qui passe avec les nouvelles, nouvelles colportées depuis la foire du mois, moment d'ouverture sur le monde.

Autre moment faisant société, les enterrements qui transformaient les chemins en chemins des morts, puisqu'il fallait bien conduire le défunt en son linceul jusqu'à l'église et au cimetière.

La rivière Ceronne accueillait, au fil de l'eau, des moulins, contribuant à la création de nouveaux parcours pour faire moudre son blé et ramener sa farine si précieuse pour le pain, ce pain cuit, dans la majorité des cas, dans un four communautaire.

Un évènement a bouleversé la commune, son équilibre économique, sa vitalité. L'arrivée du train, avec une voie ferrée reliant Seilhac à Tulle, voie ferrée construite en lisière de la commune, avec une conséquence. L'arrêt du train ne s'est jamais fait dans le bourg ou à proximité mais à La Borie qui a ainsi accueilli la Gare. La commune a ainsi vu naître un second pôle qui concurrençait le bourg qui s'est étioilé, les villages à proximité de ce nouveau moyen de locomotion étant attiré par Tulle, et son marché de Souilhac.

La commune a connu ses hauts et ses bas, ses fluctuations démographiques en lien aux conflits du 20<sup>ème</sup> siècle, ses tressaillements économiques mais le bourg est resté figé autour de son église fière de son retable. Les trente glorieuses avec le renfort du plan Marshall a vu

l'agriculture se mécaniser (Ah ! le beau tracteur Pony) et les chemins perdre de leur importance. Il faut souligner que les socques ont fait place aux pneus de Bibendum qui équipent les voitures qui fleurissent dans le paysage.

Nous sommes à l'orée du 21<sup>ème</sup> siècle; la civilisation des loisirs bat son plein, les sports collectifs acceptent le développement de sports individuels nouveaux et le VTT, tiens, encore une idée qui nous vient d'Amérique, fait son apparition sur nos chemins.

Un groupe de courageux entreprend, chaque dimanche, de se divertir et parfois de se mesurer sur les chemins de la commune qui sont restés usités. Ces chemins permettent à nos vététistes de devenir explorateurs. Un embranchement apparaît, qui encourage à aller plus loin. Les ronces sont piétinées, les rejets de végétation ignorés jusqu'à rencontrer un mikado d'arbres renversés par le vent, arbres oubliés là par le propriétaire qui, depuis qu'il a eu le Pony et aujourd'hui son grand frère aux quatre roues motrices, ne se rend plus dans les bois sauf s'il décide de transformer une parcelle en prairie. Demi-tour pour nos sportifs des bois et on se rend tout de même jusqu'à Saint Clément, Bar et même jusqu'à la table d'orientation de Chaumeil, mais là, c'est une expédition.

Un coup de tronçonneuse ici, un enjambement de clôture là, l'adaptation au milieu est aisée, les chemins praticables sont connus de chacun, pas besoin de cartes. Une certitude, il est possible, en utilisant des portions de routes (ce qui est exceptionnel), en faisant un peu de portage de vélo, de joindre tous les points de la commune par les chemins, sans discontinuité.

Le terrain de jeu est vaste et varié, avec une prédilection pour rejoindre les coteaux escarpés de Bar et de Bar le Vieux.

Les dimanches se suivent, le groupe s'étoffe. Un beau matin, le journal local relaie une information du 20h indiquant une collusion entre un ex-président de la République et son ancien premier ministre, lui-même alors président, pour doter d'une autoroute leurs régions d'attache électorale, autoroute traversant le Massif Central et reliant Lyon à Bordeaux via Clermont Ferrand et donc la Corrèze.

Nous ferons abstraction des discours tenus par les Pro et les Anti autoroutes, les tenants d'une route à péage ou d'une route hors concession.

Nous laisserons de côté les débats initiés par ceux qui préféraient une liaison ferroviaire et préconisaient l'amélioration de la ligne Paris-Toulouse, qui fut reconnue au mitan des années 60 comme le « 1<sup>er</sup> TGV ».

Ce qui retenait l'attention de nos adeptes des chemins, c'est la nature du tracé, car, au stade de l'annonce, rien ne laissait présager que la commune de Naves serait directement concernée, voire touchée.

Comme elle a été vite dénommée Autoroute des présidents, tout est allé très vite, tant du côté des études que de la programmation des travaux après enquête publique.

Les premiers tracés (en ce qui concerne la traversée de la commune, ils ont très peu variés, pour des raisons dites géologiques) ont fait apparaître un désastre écologique, sociétale et humain pour la commune. Là, où un siècle plus tôt le train avait « tangenté » la commune au détriment de son bourg, nous découvrons une emprise (bande de 500m, au stade des études préalables) qui, telle une dague terrassant un sanglier, transperçait la commune d'Est en Ouest, coupant les villages en deux, segmentant les chemins, faisant émerger deux parties de la commune indépendantes l'une de l'autre. Les promoteurs du projet, et tous ceux qui les avaient suivi, vantaient le caractère d'irrigation de cette autoroute, avec des bienfaits économiques. Au premier regard, qui s'est confirmé par la suite, c'est un drain qui apparaissait, avec tous les « bienfaits » d'un drain.

Les plans sont disponibles en Mairie. L'enquête publique n'est pas encore ouverte car des ajustements au projet sont à prévoir, pour tenir compte des observations des élus, en première ligne.

Pédaler n'empêche pas de réfléchir ni de se concerter et, imaginant le désastre qui se prépare pour les chemins considérés comme inutiles, d'autant plus qu'un remembrement post travaux est annoncé, décision est prise de se serrer les coudes et de s'appuyer sur la loi de 1901 pour créer une association en charge de porter les revendications d'un groupe de copains qui veulent que la commune garde son âme et son histoire.

Elle ne porte pas encore de nom, mais au détour d'un chemin, après un dernier regard sur la ligne tracée par Les Monédières et les monts du Cantal, les bases de l'association sont posées. L'objectif est d'être un interlocuteur légitime pour porter des observations positives à seule fin que si l'autoroute n'a pas d'autre tracé que celui proposé, au moins faisons en sorte que nous obtenions une continuité de cheminement pour enjamber ou traverser la dite autoroute.

Au niveau local, tentative est faite de reproduire l'exemple du rail car dans ce cas ce serait bénéfique, et de faire en sorte que le tracé suive les limites de la commune que ce soit avec Seilhac ou les autres communes. Demande rejetée pour les raisons géologiques déjà évoquées.

Le tracé mis à l'enquête est enfin présenté. En parallèle à l'enquête publique, le maître d'ouvrage ASF accepte de recevoir les doléances des associations présentées et transmises via un guichet unique à savoir la commune d'élection.

Forts de leur connaissance du terrain, les membres de l'association qui vient de naître, Les Chandarers du Pays de Naves, présentent leurs observations, remises en mairie.

L'association insiste sur la continuité des principaux chemins existants pour éviter que l'autoroute crée un cisaillement sinon une coupure de la commune avec l'émergence d'une commune Sud autoroute opposée à une commune Nord autoroute. Des aménagements sont prévus pour les animaux, sauvages ou domestiques, tels que crapauduc, boviduc, voire pont.

Les requêtes de l'association sont simples et, au regard du prix d'un « kilomètre autoroutier », peu onéreuses et frappées du « bon sens paysan ». Profitons des aménagements pour les animaux déjà évoqués pour aménager un chemin pour piétons et vélos.

Dans le respect de la règle, notre dossier est remis au nouveau maire, à charge pour lui d'être l'interface entre notre association et le service des Autoroutes du Sud de la France (ASF), société qui bénéficie de la concession relative à cette nouvelle autoroute dite A 89. Nous sommes confiants, certains que notre dossier qui rappelle le rôle des chemins d'un point de vue sociologique, économique et surtout historique (même si l'histoire des veillées est de la petite histoire) est un bon dossier et

que notre demande de relier les villages et donc de préserver l'unité de la commune sera prise en compte.

Las, lorsque nous empruntons, au cours de nos sorties dominicales, les emprises du chantier, lorsqu'elles deviennent accessibles, nous nous rendons vite compte que de nombreux chemins finissent sur l'autoroute, en clair nous visualisons les panneaux (fictifs certes) « Chemin barré ». Notre demande de continuité des chemins n'a pas abouti. Il reste de nombreux engins de chantier, même si nous comprenons que l'essentiel des terrassements est réalisé.

Nous réagissons et obtenons un entretien avec G. De Payzac, responsable de la communication du chantier avec en charge le dialogue avec les communes concernées par l'emprise du tracé (sont présents DM et AE). Notre interlocuteur nous confirme que notre demande était recevable car « un coup de lame aurait été vite fait et ça coûte pas cher », nous dit-il. Mais il ajoute qu'il n'a pas reçu de dossier, et, « au stade d'avancement des travaux, nous ne pouvons rien faire pour répondre à votre demande ».

La confiance que nous avons pour faire suivre notre dossier a été trahie c'est à cette conclusion que nous nous arrêtons lorsque nous relatons notre entretien aux pionniers de l'association.

Nous prenons acte de cet état de fait (avons-nous le choix) et nous nous mettons en mode « réflexion et action » pour imaginer des liaisons en prenant le moins de passages routiers possibles mais comprenons très vite que nous sommes contraints « d'enjamber l'autoroute » de nombreuses fois.

Notre réaction, concrétisée par le travail de nombreuses réunions, a ainsi donné naissance à deux projets qui illustrent l'association des Chandarers.

## « Les Feuilles mortes »

Nous nous activons et, pour nous faire connaître, décision es prise d'organiser une première randonnée, qui a lieu en juin, et ce, avant le début des travaux de l'autoroute.

« A pied, A cheval, en VTT » est notre credo que nous trouvons original, car nous associons le centre équestre de Naves.

Plus qu'une image, notre Rando est tombée à l'eau, noyée par une pluie ininterrompue de ce dimanche de juin 1997, avec départ au stade des Arènes. Nombre de participants : une vingtaine !

Nous décidons une deuxième Rando, en novembre cette fois, comptant sur le froid pour éviter la pluie.

Au cours des repérages (ou du balisage) l'idée est émise de baptiser cette sortie que nous voulons sportive et familiale à la fois. La date du 11 novembre est retenue car elle correspond à un « week-end prolongé ». Les feuilles collent aux pneus et encrassent les dérailleurs ! « Les Feuilles mortes » sont ainsi nées. Nous considérons cette organisation comme un succès (près de 200 participants, cheval et cavalier ne faisant qu'un). Après discussion, la date du 11/11 est retenue pour les randonnées à venir, avec abandon de l'idée de juin. Après deux autres tentatives d'inviter les cavaliers, sagement, nous nous limitons à Marcheurs, Traileurs et Vététistes.

Après des années de partenariat avec le lycée Pisani qui mettait à disposition le gymnase, la Rando a pris un nouveau départ au bourg et un point d'arrivée à l'Espace Joséphine Baker.

La Rando « Les Feuilles mortes » est une des fiertés de l'association qui a aussi œuvrée pour une histoire de la commune à travers l'histoire des villages.

Evoquer Les Feuilles mortes, aujourd'hui, c'est faire référence à des parcours inédits, des monotraces originaux, des difficultés à « la carte » avec des parcours en marguerite, en particulier pour le VTT, sans oublier les ravitaillements gastronomiques et leur pain d'épices, le tout ponctué d'une ambiance conviviale à l'arrivée.

## **Balisage et cartographie. Le livret Les balades de Fanny**

Les sorties dominicales sont mises à profit pour repérer des départs de chemins obstrués ou pour s'aventurer sur des chemins susceptibles de varier les parcours. Un travail cartographique est conduit pour repérer les chemins cadastrés qui pourraient être rouverts (sous réserve d'un lourd travail de débroussaillage). Mais à un « Chandarer », rien d'impossible.

Et à la suite de ce travail, l'idée d'un balisage émerge avec indication des distances entre villages ou entre deux intersections.

Faire c'est bien et une carte des chemins est installée devant la mairie

Faire connaître, c'est mieux, et un groupe se propose de raconter l'histoire des villages.

Après un long recueil de souvenirs auprès des habitants les plus âgés, l'histoire de la commune émerge à travers l'histoire des villages, histoire qui nous ramène à l'origine des chemins.

Le livret « un village, une fiche » avec la cartographie correspondante est ainsi la synthèse de ces récits et permet à chacun de découvrir notre commune.

Merci à tous ceux qui, au fil des ans et à chaque pas ou coup de pédales ont fait émerger l'association « Les Chandarers du Pays de Naves », le « chandarer » étant un petit chemin, chemin qui depuis 30 ans nous et vous accueille.

Bravo et merci à tous les bénévoles qui entretiennent les parcours, parcours dont l'association peut s'enorgueillir puisque certaines communes ont prolongé nos chemins sur leur territoire.

Balisages des chemins et entretien livret des parcours, Rando, tout ceci a été fait pour essayer de rattraper la bévue ou le loupé du départ à savoir négliger notre demande initiale pour une continuité.

Dédé