

De la Via Agrippa à la Nationale 6

Nous avons vu précédemment que le tracé originel de la Via Agrippa se situait un peu plus près de la Saône, à 500 mètres environ. Dans ce chapitre, nous essayerons de comprendre pourquoi et comment ce tracé fut modifié au fil des siècles jusqu'à devenir notre actuelle Nationale 6.

Il semble que l'on n'ait pas trop touché cette route avant le VI-XVIII, période durant laquelle des efforts importants de remise en état furent entrepris par les Etats du Mâconnais. Jusque là, on restait attaché à l'ancienne voie romaine, notamment à cause de la solidité de ses fondations. Seulement les conditions de circulation n'étant plus les mêmes, et les siècles aidant, cette route s'était peu à peu détériorée.

Mais qui devait l'entretenir ? Au Moyen Age, celui que l'on appelait «le Grand Chemin de Lyon en France » (comprenez le Royaume de France, puisque nous nous trouvons en Duché de Bourgogne) était, comme toutes les voies de circulations, jonché de péages dont les recettes revenaient aux seigneurs afin d'entreprendre toutes réparations nécessaires. Mais l'argent était le plus souvent détourné à des usages quelque peu plus personnels...

C'est aux moines qu'il incombait le devoir moral d'engager des dépenses afin de suppléer aux manquements des seigneurs. En effet, avec le développement des pèlerinages, il fallait que les chemins soient surs et fiables. Souvent ils étaient aidés financièrement par les unions des commerçants, soucieux de préserver les foires et marchés. Autant dire que les seigneurs ne marquaient aucune opposition à cela !

On peut profiter de ce paragraphe pour rebondir un instant sur l'importance de notre route. Dans l'ancienne France des Capétiens, les routes et hôpitaux, entendez refuges tenus par les moines ou les sœurs, étaient deux éléments majeurs et indissociables dans les grands axes de communication. Le troisième étant, bien sur, les relais-auberges pour les chevaux et les hommes. Par l'étude de ces hôpitaux, on mesure l'importance de notre «chemin ». De Lyon à Mâcon, on en trouvait à Plambost (XIII), Chasay (1343), Anse (1240), Villefranche (début XIII), Belleville (1308), Crêches (début XIII).

Mais Joug Dieu devait bientôt disparaître, suite à la faillite de l'abbaye mère de Villefranche, aussi la détérioration du chemin s'accroissait dès le XVII, faute d'entretien. En 1688, les habitants de Crêches, Chaintré, Varennes, La Chapelle et Leynes envoyèrent une requête aux Etats du Mâconnais pour se plaindre de son état. On y apprend qu'il «est dans un si fâcheux état pendant près

de neuf mois dans l'année que les chevaux des voituriers et ceux qui portent les bagages des officiers de troupe y restent, en sorte que les muletiers et autres sont réduits à se retirer dans les premiers villages ; parfois les eaux se répandent et occupent ledit chemin, de sorte qu'il faut entrer dans quelques endroits de plus de deux pieds de profondeur, ce qui fait que les troupes, surtout l'infanterie, s'écartent ça et là dans les villages et sont contraints d'y loger, ne pouvant passer outre. »

La Via Agrippa avait une voie de dérivation qui passait par le haut de Dracé, et il semble que celle ci fut reprise, peut-être à cette époque. En tout cas une carte de 1760 nous indique qu'à ce moment là c'était le cas. On peut imaginer que Dracé pouvait alors posséder les activités d'un petit village, puisqu'il se trouvait le long d'une voie importante de communication.



En 1757, les Etats du Mâconnais demandent que le Grand Chemin soit élargi. Afin de retrouver l'esprit d'origine qui le voulait relativement rectiligne, il fut décidé dans une délibération de 1774 que la Grande Route passerait le long du village de Crêches. Et en effet un autre plan cadastral de 1775 nous le présente tel que nous le connaissons aujourd'hui. Le bourg

de Dracé redevint un hameau paisible, et les habitations commencèrent peu à peu à longer ce nouvel axe.

En 1840, sur un cadastre napoléonien, nous voyons quelques constructions rassemblées au croisement de l'Orme et près de l'actuel centre village. La route de l'Orme était alors la voie principale qui menait au Port d'Arciat. C'était aussi un endroit important depuis le Moyen Age, avec la présence du château à proximité. Le centre village, lui, était rassemblé autour de l'église. Un autre plan cadastral de 1957 nous présente les abords de la Nationale tel que nous les connaissons aujourd'hui. Ainsi les maisons situées entre la place de l'Orme et celle de la mairie peuvent être approximativement datées entre ces deux années.

Nous avons vu que cette route avait prit de nombreux noms au fil des ans et des habitudes des riverains. Ainsi en 1850, elle prenait officiellement celui de Route Royale n°6 car, de par son utilité commune à plusieurs territoires, elle était alors exclusivement entretenue aux frais du roi. En 1869, elle devint Route Impériale n°6 après avoir été empruntée par Napoléon III. Ce fut sa dernière dénomination avant celle de Nationale 6.

Pour la petite histoire, enfin, un relevé d'août 1844 nous apprend qu'il passait alors entre 210 et 220 véhicules par jour, dont 77 voitures suspendues (postes, carrosses, diligences).