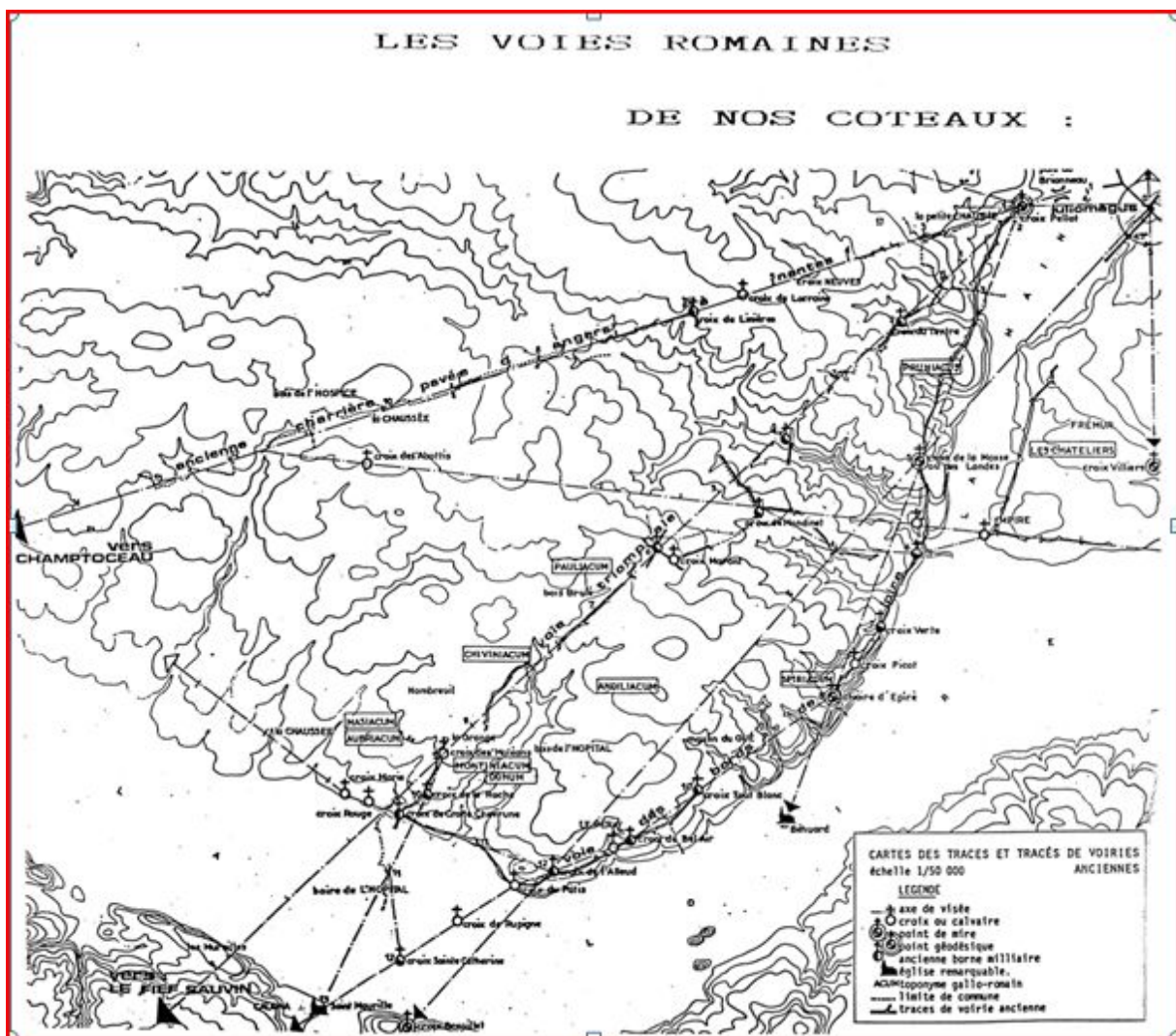


Histoire des chemins de Saint Georges sur Loire.

Les voies de communications de la commune ont évolué au fil du temps. Si l'existence de voies romaines est basée sur des hypothèses, on possède les plans de la construction de la route nationale en 1762. Ceci nous permet de décrire l'état des chemins juste avant, au voisinage de cette route. Le cadastre napoléonien de 1835 nous décrit toutes les voies de la commune. Par contre, ce cadastre a été modifié lors de la construction vers 1850, de la route départementale 951 Cholet-Septé, et de la ligne de chemin de fer Angers-Nantes. Des chemins ont disparu lors de cette construction. Ce sont donc 3 époques auxquelles se rattacher pour décrire cette histoire : sous les romains, avant 1762, en 1835 et la vente ou l'acquisition par la commune.

Les voies romaines.

Jean Marcot a réalisé une étude sur les voies romaines dans notre région :

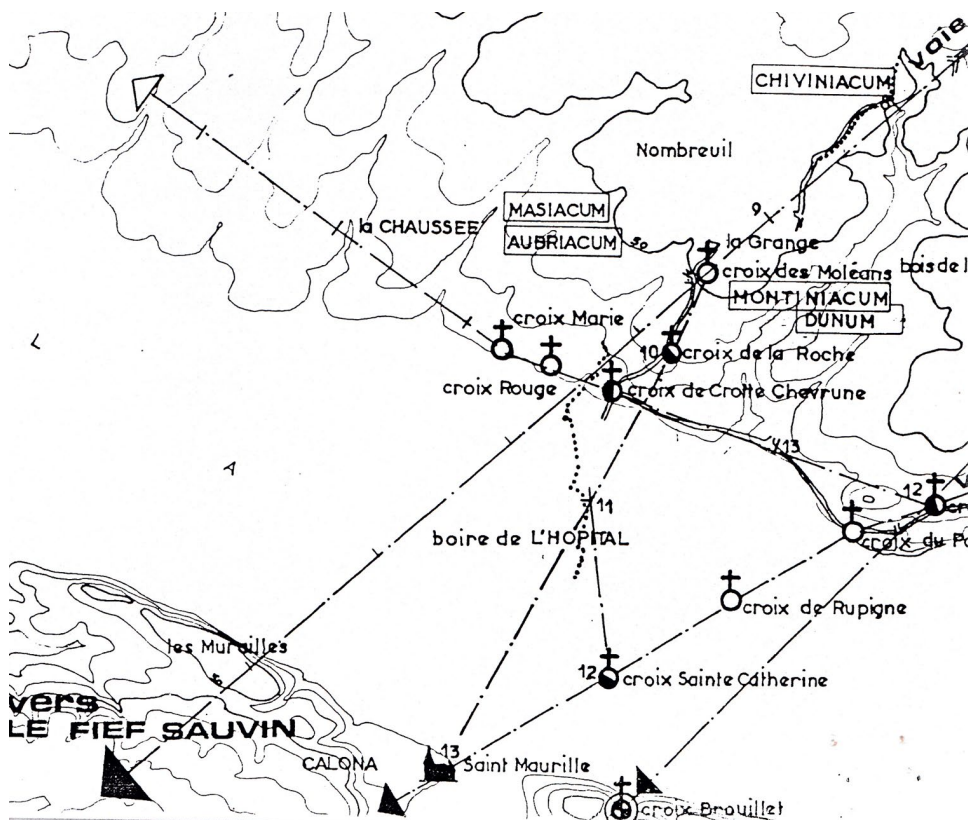


A partir d'Angers, il décrit 3 axes potentiels :

1 Angers-Champtoceaux, qui suit à peu près l'itinéraire de l'autoroute. Des vestiges prouvent cette existence.

2 Angers-le Fief Sauvin, qui passe la Loire à la limite des communes de Saint Georges et La Possonnière. Seules des anciennes croix marquent l'itinéraire.

3 La dernière suit les rives de la Maine, puis de la Loire et traverse entre l'Alleud à la Possonnière et Chalonnès, Saint Maurille ou la Croix Brouillet. Elle se poursuit vers l'ouest, sur Saint Georges, par la Croix Rouge, la Croix Marie, puis par la Chaussée. Ce terme, chaussée, est très souvent synonyme de passage de voie romaine. Au cours des siècles, la traversée de la Loire s'est souvent faite dans cette région entre l'Alleud et Chalonnès : ponts, gués, etc...



La voirie en France avant 1762.

Jusqu'en 1508, il n'y avait aucune administration nationale chargée de la voirie. Routes, rues et chemins étaient créés, entretenus par les seigneurs, les villes ou les paroisses. Les finances provenaient souvent des péages. Rappelons qu'un péage existait à Saint Georges. En 1508, Louis XII nommait 4 « Trésoriers de France » chargés de surveiller les voies publiques. Ils étaient 17 en 1551. En 1599, Sully créa « l'Office de Grand Voyer de France » et en 1600, dota les Ponts et Chaussées d'un budget. En 1669, Colbert fonda le « Corps des commissaires des Ponts et Chaussées ». Une grande administration de la voirie se mettait en place. En 1747 l'école des Ponts et Chaussées voyait le jour. Dans ce cadre, de 1730 à 1746, le Contrôleur Général Orry développa le service de la construction et de l'entretien des grands chemins. De 1748 à 1769, l'intendant des finances Trudaine avait la charge de la réalisation du détail des Ponts et Chaussées. Ce sont vraisemblablement ces deux hommes, l'instigateur

et le réalisateur, qui sont à l'origine de la réalisation du Grand Chemin de Paris à Nantes. Notons que pour ces grands travaux, furent créées les « Corvées Royales », associées à la perception de la taille. Chaque corvéable devait fournir gratuitement des journées de travail. La taille désigne une imposition en argent répartie de manière annuelle sur les contribuables en proportion de leurs biens et moyens. Comme les ordres privilégiés (noblesse et clergé) étaient exemptés, elle pesait surtout sur les paysans. Selon toute vraisemblance, ce sont les paysans de Saint Georges qui ont construit ce grand chemin.

2 1762, construction du Grand Chemin de Paris à Nantes.

Le plan de cette construction est conservé aux Archives Départementales. Le commerce avec les Antilles est florissant et il est important de relier Paris avec les ports de l'Ouest de la France, tel Nantes.

La route traverse l'agglomération et bouleverse les entrées et sorties du bourg de Saint Georges. (*Le plan, à l'inverse des habitudes, met le sud vers le haut et le nord vers le bas*). Vers l'ouest, on voit le moulin de la Salle. La traversée au niveau de l'église est étroite. La route de Saint Augustin actuelle n'existe pas. On prend la direction de Saint Augustin par l'actuelle rue du Bœuf Couronné. Coté Angers, il y a 2 chemins : l'un au sud prend la direction de Serrant, la route de Chevigné, l'autre au nord, prend la direction de la Douinière, par la rue du stade. Notons que le chemin de Chalonnnes ne traverse pas l'étang d'Arouet, mais emprunte l'actuelle rue de Savennières pour atteindre l'ancienne ferme du Grand Arouet.



A l'ouest, avant 1762, le « Grand Chemin de Paris à Nantes » était au sud de la Nationale. Il passait sur la levée de l'étang de la Salle, étang qui a été séparé en deux parties par la construction de la route. Il rejoignait le lieu dit Petit Boyau sur Saint Germain des Prés.

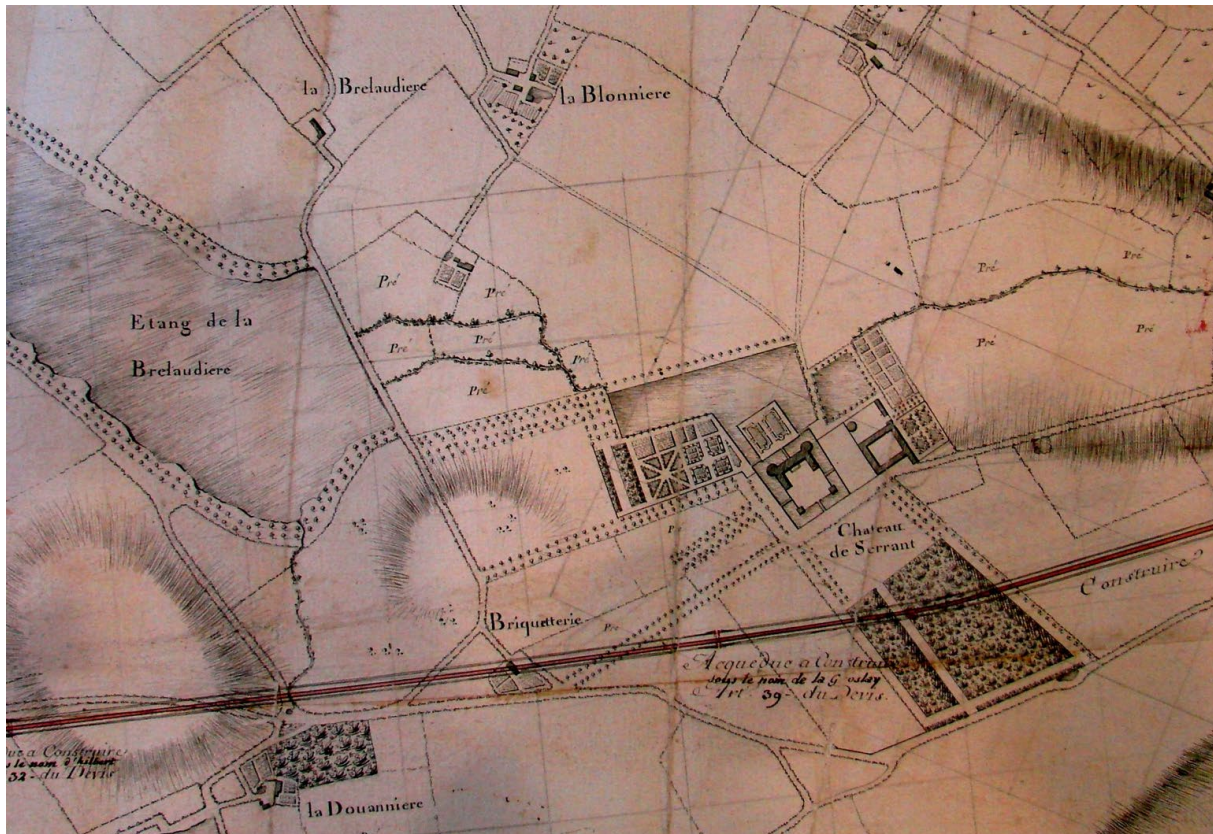


Profitions-en pour regarder la présence des fermes à l'Ouest du bourg :



Au nord, nous avons Gravereuille, Petit Gravereuil, La Thibauderie, les Grands et Petit Faiteau, Nid de Pie, la Bouvière, le Grand Soucy, la Bénaudière, la Salle et puis sur Saint Germain, la Goglès, la Palatrie etc... Passons au sud, les deux Comterie et Petit Boyau à Saint Germain. Notons que le château de la Comterie n'existe pas, pas plus que les Prouillais ou l'Ouvière et le Petit Lapin au nord.

A l'est, la construction de la route nationale a complètement modifié la voirie : on voit bien l'allée de Serrant en provenance du bourg, et après le passage devant le château, il est possible de rejoindre le chemin d'Angers. De la rue du stade actuelle, on arrive au nord de la route nationale, on passe devant le parc de Serrant, et on se dirige vers un carrefour important à la Douannière. Il y a trois directions à ce carrefour : au sud, vers l'étang de la Brelaudière, à l'est vers Saint Martin du Fouilloux, en passant au sud de la ferme de Hilbert et au nord est, vers le Petit Paris. Est-ce dans ces chemins que le carrosse de Louis XIV s'est embourbé alors que le roi allait arrêter Nicolas Fouquet à Nantes en septembre 1661.



La Route Nationale se construit, et il faut attendre le cadastre de 1835, pour trouver dans les archives des tracés de chemins.



Vernet : construction d'un grand chemin.

Dans les cahiers de doléances de 1789, la demande de chemins viables et bien entretenus ou de chemins de désenclavement apparaît souvent. Cependant, il ne se passera rien durant la Révolution. Napoléon entretiendra les grandes routes pour favoriser le déplacement des armées. Ce n'est qu'en 1824 que l'on s'intéressera à ces voies secondaires de communication. La loi du 28 juillet 1824 établit que «les chemins reconnus, par un arrêté du préfet sur une délibération du conseil municipal, pour être nécessaires à la communication des communes, sont à la charge de celles sur le terrain desquelles ils sont établis».

En 1836, on précise :

- La loi du 21 mai 1836, loi dite de Thiers-Montalivet, crée la voirie vicinale et instaure deux catégories de chemins vicinaux :
 - la voirie communale non classée, totalement à la charge de la commune (chemins ruraux, voirie urbaine)
 - les chemins vicinaux classés, à la charge d'une ou plusieurs communes et du Département (Chemins de Grande Communication et Chemins d'Intérêt Commun)
- La voirie communale non classée devient la voirie vicinale ordinaire. Ce type d'infrastructure devait être obligatoirement entretenu par toutes les communes. Les communes qui n'avaient pas assez de ressources devaient réaliser les travaux d'entretien soit par trois journées de prestations applicables à chaque contribuable, soit par le rachat en argent de ces prestations.

On peut penser que les voies soulignées sur le cadastre de 1835, sont des chemins vicinaux classés et les chemins non soulignés, sont de simples chemins ruraux.

Ces deux lois ont des conséquences :

Premièrement, les chemins deviennent des propriétés communales. Certains propriétaires voudront les racheter pour les conserver comme propriétés privées.

Deuxièmement, les communes peuvent faire appel pour l'entretien à des prestations en nature. C'est-à-dire que chaque contribuable doit mettre à disposition de la commune, personnel et matériel, pendant au maximum trois jours pour effectuer ces travaux d'entretien pilotés par la commune. A titre personnel, je me souviens avoir réalisé ces prestations dans les années 50.

Le cadastre de 1835.

Nous découpons la carte de la commune en 5 parties pour étudier les chemins vers 1835 :

1 La partie Nord Ouest.

Certaines fermes n'existent pas à cette date : le Petit Souci, le Petit Lapin, Mon désir, la Maison Neuve et bien sur, la Résidence de la Forêt.



Chemin de Rochefou à St Martin

Chemin du Gd Faiteau à la Grola

Chemin de St Georges à St Augustin

Chemin de Gravereuil au Gd Bat

Seule la construction de la Route Nationale a perturbé la trame des chemins. L'actuelle route de Saint Augustin est l'épine dorsale de cette partie. Elle est doublée à l'est par un chemin en partie disparu qui va de Gravereuil au Grand Batonné et qui dessert au passage la Thibauderie. Notons l'existence d'un chemin de Gravereuil à Serrant. La trame des chemins est dense entre un grand chemin de Rochefou à Saint Martin et un autre du Grand Faiteau à la Grolais.

2 La partie Nord Est :

Une ferme a disparu au nord : Bindoire. Elle devait être déjà abandonnée, puisque le chemin de la Douinière à Bindoire est coupé. Les Placelières n'existent pas. La route dite de Chevigné est soulignée et donc considérée comme le chemin vicinal n°3. Le carrefour de la Douinière a disparu et les chemins vers Saint Martin et le Petit Paris ont fait de même. La ferme de la Blonnière, visible en 1762, a disparu. Le chemin qui la desservait subsiste. Du chemin de Chèvre Pendue au château de Serrant, il ne reste que des bribes.



3 La partie Centre Ouest.

Cette partie est caractérisée par trois axes nord-sud et par la levée de Savennières qui vient d'être construite dans la vallée. Nous ferons abstraction de la ligne de chemin de fer construite 15 ans plus tard. Premier axe, de la rue de la Villette actuelle à la Cotillaudière en passant par la Guismelière. Il est souligné et donc considéré comme le chemin vicinal n°6. Le deuxième

grands et petits Nombreuil et enfin la Galerie et la Chevallerie. Plus à l'est, un chevelu permet d'accéder aux fermes de la Brosse, du Sceau, les Galivais et Beauchêne. Les fermes de la Hustaie des grandes et petites Lizardais sont aujourd'hui disparues.

Au sud, la nouvelle route Chalonnais Saint Georges ne sera construite qu'en 1850. De Saint Georges pour aller à Chalonnais, (il faudra traverser la Loire en bateau), on a le choix entre un chemin passant entre La Miraudaie et Brunet, par le Poirier Guillou et Eculard, ou bien un chemin passant par la Croix Marie, voire même un autre chemin passant par Mazé, l'Aubriais, le Frêne et la Croix Rouge. Rappelons qu' la ligne de chemin de fer n'existe pas. Se raccordent à ce dernier chemin, les fermes du Gros Chêne, la Bougraie, le Jaunais, le Vissieul, Brivolant et le manoir du Pâtis Garreau aujourd'hui en ruines.



5 La partie sud-est :

L'actuelle route départementale 111 est classée chemin vicinal. Tous les chemins convergent vers un important carrefour à la Croix Marie. A partir de ce point, un chemin se dirige vers l'actuel port du Grand Bras, en traversant la nouvelle levée. Le hameau du Port Girault peut maintenant rejoindre le port, par la nouvelle levée, alors qu'auparavant, il fallait remonter presque à la Croix Marie. Notons au passage, la disparition du lieu dit la Rote aux Loups. Un chemin est souligné à l'intérieur du hameau du Port Girault, c'est le chemin vicinal n° 9.

