

3. LES ROUTES DE TROISIEME ET QUATRIEME CLASSES

3.5. Route n° 43 de Montcenis à Couches.

Dans le programme de 1784, elle relie la route n° 35 (section Autun-Chalon) et la route n° 42 (section Autun-Blanzay). Comme on l'a vu plus haut [3.3], la décision des Etats de Bourgogne concernant cette route remonte à 1769, mais son achèvement demandera au moins une dizaine d'années : en 1789, elle est complètement empierrée de Couches au carrefour de La Croix-Menée (Le Creusot).

Histoire et tracé

Les plans de cette route ont été levés par l'ingénieur Gauthey à la suite d'une délibération des Elus généraux du 24 décembre 1768, les échevins de Montcenis l'ayant présentée comme la plus utile pour eux : elle leur permet de communiquer vers Chalon, par la route neuve d'Autun à Chalon, et vers Chagny, dont le chemin par Cheilly n'était praticable que quelques mois dans l'année [A.D.C.O. C 4110].

Dès 1769, l'ordonnance des Elus précisait que les communautés de Saint-Pierre-de-Vareennes et de Saint-Firmin travailleraient d'Anxin à Couches, et celles de Montcenis et de Torcy sur l'autre partie. On peut être surpris de ne pas voir d'autres communautés convoquées, celle du Breuil par exemple, mais il était précisé qu'il était impossible « *d'employer un plus grand nombre de communautés sur cette route, jusqu'à que ce que le chemin d'Autun à Chalon soit entièrement perfectionné auprès de Couches.* » [A.D.C.O. C 3220].

Le 10 juin 1784, les Elus généraux ordonnent cette fois que « *les manœuvriers de la Creuse, du château de Couches, de Chalencey, de Saint-Nicolas et d'Eguilly travailleront à tirer la pierre nécessaire pour construire le chemin de Combereau à la route de Couches à Chalon, et fourniront l'encaissement de cette route à mesure que les Entrepreneurs de la Manufacture royale de Montcenis feront transporter la pierre sur le chemin et y emploieront 6 jours par an.* » [A.D.C.O. C 4363]. Ce fait démontre l'intérêt des dirigeants de la Fonderie royale, alors en cours de construction, pour l'achèvement du réseau routier autour de Montcenis, qui doit faciliter en particulier l'acheminement du minerai de fer de Chalencey. Le tronçon routier dont il s'agit évitait le bourg de Couches et gagnait la route de Chalon à partir de Combereau par Eguilly et Chalencey : elle est désignée au cadastre napoléonien de Couches (1812) comme « *petite route de Montcenis* ». Une borne routière de cette époque a été retrouvée dans une propriété du quartier Saint-Nicolas ; sectionnée dans le sens de la longueur, elle sert de chaperon à un mur de jardin ; on peut - difficilement - y déchiffrer les directions routières, en particulier la « *Route des hauts fourneaux par la Croix Meney* » ; selon toute probabilité, elle était érigée près du lieu-dit Le Guide qui marque l'embranchement de cette « *petite route de Montcenis* » avec l'actuelle D 978.

Voirie moderne

D'abord route de 3^e classe n° 11 jusqu'en 1811, la route de Montcenis à Couches est intégrée au réseau départemental comme D 5 de Chagny à Montcenis ; après 1855, la D 5 désigne la route de Saint-Loup-de-la-Salle à Saint-Léger-sous-Beuvray, nouvel itinéraire par Chagny, la levée du canal et Le Creusot. La route du 18^e siècle de Couches à Montcenis devient alors le C.G.C. n° 1, devenu CD n°1, grande artère rectiligne qui traverse le Creusot d'est en ouest. Entre Le Breuil et Couches, cette route a été rectifiée en de nombreux points aux 19^e et 20^e siècles, bien repérables dans le paysage routier (rampes contournées par une série de virages, ou au contraire lacets multiples auxquels se substitue une section très dénivelée). Le tracé initial reliait Combereau à Couches par Les Pertuisots (voie vicinale aujourd'hui).

Cette route servira longtemps de communication ordinaire entre Montcenis, Le Creusot et Chalon : en 1838, une voiture publique conduit les voyageurs de Montcenis à Couches où l'on retrouve la diligence d'Autun à Chalon [A.D.S.L. 1Fi 27/107].

Source :

Alain Dessertenne, « Le réseau routier dans le sud de l'Autunois à la fin du XVIII^{ème} Siècle » (*La physiophile*, n°144, juin 2006)

la largeur que doivent avoir les routes de chacune des trois classes ci-dessus mentionnées.

CLASSES.	LARGEUR de LA ROUTE.	LARGEUR de LA CHAUSSÉE.	LARGEUR des ACCOTTEMENTS.	LARGEUR des FOSSÉS.	LARGEUR TOTALE, les fossés compris.
1. ^{re}	14 m.	6 m.	4 m.	2 m.	18 m.
2. ^e	12	6	3	3	16
3. ^e	10	5	2	1 66	15 52

Source :

Camille Ragut, Statistique de Saône et Loire.