

Le chemin du moulin de Figuières

Dans les années 1980, chaque mois à la télévision, il y avait une émission intitulée «La France défigurée». Elle dénonçait les incohérences de l'administration: construction d'un pont sur laquelle aucune route ne passerait jamais; hôpital flambant neuf dont les portes des chambres étaient trop étroites pour pouvoir laisser circuler les lits médicalisés,... Et d'accuser les énarques, trop loin des contingences du commun des mortels. Pourtant ce type de faits se produisait aussi, avant la création de ce corps de serviteurs de l'Etat (par le général De Gaulle, juste après la Libération). Et l'on pense que de tels errements, toujours d'actualité hélas, ne pouvaient évidemment pas se produire ici!

Ne nous moquons pas: nous avons aussi connu cela au Causse!

Lorsque vous empruntez le chemin du moulin de Figuières, vous pensez sans doute qu'il a été construit afin de faciliter le transport des grains (dans le sens de la descente) et de la farine (dans le sens de la remontée), entre le moulin et le village... Erreur!

Remontons pour cela au III^e Empire.... Louis-Napoléon Bonaparte se targue de moderniser la France, tant dans ses industries que dans ses infrastructures. Ça va de l'aménagement urbain (selon les préceptes du baron Haussmann), jusqu'aux voies de communication: création de nombreuses lignes de chemin de fer, amélioration des routes existantes et créations de routes nouvelles...

Et là, le Causse est très en retard!

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, le village est très mal desservi, par de mauvais chemins, voire des sentiers muletiers... On commence alors à construire ce qui deviendra la D4, entre Gignac et Ganges, en substitution à l'antique «Cami ferrat». Par contre, rien de moderne concernant les liens avec la préfecture (Montpellier, par le bac du moulin de Figuières) ni avec le chef-lieu de canton (St Martin, par le bac du moulin de Bertrand).

La position du Conseil Municipal de l'époque est de faire d'une pierre deux coups: un chemin allant du Causse à Montpellier, via le moulin de Figuières, Viols, Combaillaux et Grabels. A Viols, un embranchement vers l'ouest permettrait de rallier St Martin!

Etudions le début de cet itinéraire: jusqu'à cette époque, le trajet entre le village et le moulin se faisait grâce à un chemin qui partait du Causse-haut, tout au bout du Chemin Neuf à gauche, empruntait une petite partie du chemin de Marou, puis la rue (actuelle) du Paret Nova, et de là, filait tout droit dans la direction Ouest/Est, longeait le futur bassin d'épuration des eaux usées,

coupait tout droit aux «4 chemins» (qui n'existaient pas encore), traversait les parcs de Patrick Alibert jusqu'au bord du «travers», bifurquait vers la droite en contournant le four à chaux, et descendait vers le moulin par un mauvais sentier muletier abrupt qui débouchait sur le chemin actuel quelques mètres en amont de l'embranchement vers la «font de Saurel» et le «michan païs»....

Sentier muletier qui fut le théâtre d'un tragique «accident de la circulation»: le 11 Septembre 1701, Antoine Roussel, 81 ans, meunier au moulin de Figuières, est décédé en allant au Causse pour assister à la messe dominicale...Il avait chuté de son ânesse, et était tombé tête la première sur les rocs qui bordent le sentier!

Le 1^o novembre 1850, le Conseil municipal,

« - considérant que le chemin de St Jean à St Martin par le Causse et Viols, une fois dans un parfait état de viabilité rendra d'éminents services à la population de la Commune en facilitant l'exportation des produits de leurs récoltes et l'exploitation des bois du territoire,...

- considérant qu'il est urgent, et dans l'intérêt des communes intéressées qu'il soit amélioré pour faciliter les transports, puis bien entretenu,...

- décide qu'il soit classé chemin vicinal d'intérêt commun...».

Le 8 septembre 1867, en réponse à une enquête du Ministère de l'Intérieur, dans laquelle les chemins vicinaux doivent être classés en catégories selon leur importance pour la Commune, la décision du Conseil municipal:

«...Parmi les plus importants, dont l'achèvement a un caractère d'urgence, le chemin vicinal n°1 du Causse à Viols par le moulin de Figuières, ligne la plus directe pour aller à Montpellier, et qu'un riche propriétaire offre de réaliser à ses frais sur les communes d'Argelliers et de Viols. Par cette voie, les rouliers pourraient facilement faire le va-et-vient du Causse à Montpellier dans la journée, alors que par le pont de St Etienne d'Issensac et la Vernède il leur faut 2 jours, par de biens mauvais chemins. Mais pour que ce chemin n° 1 soit fructueux à la Commune, il est indispensable que les communes d'Argelliers et Viols construisent leur partie de chemin simultanément avec celle du Causse pour avoir une libre circulation jusqu'à la route impériale de Montpellier à Ganges. Le Conseil votera les impositions nécessaires (697 fr/an pendant 10 ans prélevés sur le produit des journées de prestation + un emprunt de 4000 fr remboursable en 30 ans, à 4% l'an), à la condition expresse que la construction du chemin ait lieu comme il est dit ci-dessus...».

Le 22 novembre 1870, une demande est faite auprès de la Préfecture afin de pouvoir réaliser en régie (au moyen des journées de prestation en nature que

doivent tous les contribuables de village) la partie la plus facilement réalisable du chemin n° 1, du village jusqu'au sommet de la rampe du moulin de Figuières (au niveau de la charbonnière), et «...que la rampe soit réalisée le plus promptement possible afin d'occuper pendant la saison rigoureuse de l'hiver, les ouvriers du Causse, de St Jean et de Pégairolles qui vont se trouver sans travail, et réduits à la misère...».

Cette partie plus délicate de l'ouvrage sera confiée à l'entreprise Odin de St Bauzille, avec utilisation d'explosifs. Pendant des mois, des dizaines d'ouvriers carriers (et de tâcherons caussenards) ont creusé (à la force des biceps) des trous à la barre à mine dans la roche dure (on voit encore très bien ces restes de trous cylindriques tout au long de la descente vers l'Hérault). Ils y ont ensuite fait glisser de la poudre jusqu'à les remplir, puis ont colmaté le trou en surface avec un bouchon de terre tassée. L'explosion déclenchée détachait une partie du rocher: il n'y avait plus qu'à recommencer le même processus un peu plus loin! Vue la pente, il a même été nécessaire de réaliser deux virages en épingle à cheveux, soutenus par de grands murs de pierre maçonnées. Beaucoup de travail, donc...

A l'automne 1874, le chemin n°1 en cours de construction du Causse à Viols par le moulin de Figuières a été dégradé par des pluies torrentielles ...

Le 11 avril 1875, le Causse s'engage à le réparer et à le réaliser jusqu'à l'Hérault, à condition que Argelliers et Viols réalisent le débouché vers St Martin. Sinon, ce chemin sera inutile..

Extrait du compte-rendu du Conseil Municipal:

«...Le Conseil, après avoir pris connaissance de la circulaire de Mr le Préfet, et considérant:

1- que le chemin vicinal ordinaire n° 1 du Causse au moulin de Figuières et à Viols le Fort, qui est en état de construction depuis plusieurs années, est celui qui a le plus souffert des pluies torrentielles du mois de septembre dernier,

2- que par conséquent il est tout à fait probable que la plus grande partie de la dépense de 1500 fr., si ce n'est sa totalité sera attribuée soit:

- à réparer les dégâts causés par la pluie au chemin,
- à compléter l'achèvement du chemin qui n'est qu'ébauché,
- au paiement de ce qui reste dû à l'entreprise Odin,

3 - que la Commune du Causse de la Selle a consenti à construire la partie du chemin n° 1 jusqu'à la rivière de l'Hérault, limite communale, afin d'avoir un débouché direct sur le chef-lieu du département, et non pour avoir un chemin jusqu'à la rivière,

4 - que ce chemin lui devient inutile du moment qu'il n'est pas ouvert sur les

communes d'Argelliers et de Viols le Fort,

5 - que si la Commune de Causse de la Selle a fait une dépense de 12 à 15 000 francs pour construire cette partie du chemin jusqu'à la rivière Hérault, soit en emprunt soit en subventions ou fonds communaux, c'était à la condition expresse que la ligne serait continuée dans les susdites communes et formerait par là un débouché direct aux trois communes du Causse, St Jean et Pégairolles avec le chef-lieu du département,

6 - que si la Commune est encore redevable à l'entreprise Odin, elle ne refuse pas de payer au fur et à mesure qu'elle aura les fonds nécessaires après avoir reçu le décompte de ce qui lui revient, mais que faire de nouvelles dépenses sur cette partie tant que le restant de la ligne sur les communes précitées ne sera pas terminée, la Commune s'y refuse expressément...».

Manifestement, le «riche propriétaire terrien» qui devait faire construire le chemin à ses frais sur Viols et Argelliers s'est désengagé de l'affaire!

Le 8 juillet 1883, le Conseil fait un point sur les emprunts communaux: «... Pour la construction du chemin vicinal ordinaire n°1 du Causse à Viols (et son emprunt de 4000 fr. en 1868), il reste encore à rembourser 11 annuités de 160 fr...».

Le 1^o juin 1890, constat d'échec fait par la Mairie: "...le chemin du Causse à Viols étant très peu fréquenté attendu qu'il ne va que jusqu'à l'Hérault, il n'y a donc pas nécessité d'entreprendre aucun travaux sur cette voie abandonnée car n'aboutissant nulle part, ...".

Du coup, les fonds prévus pour son entretien (136 fr) sont reportés sur le chemin de Marou «... qui a besoin d'urgentes réparations...».

Et donc, depuis 130 ans, ce chemin n'était plus entretenu que par ses utilisateurs (meuniers, agriculteurs, charbonniers, boscatiers, pêcheurs,...) et les propriétaires des parcelles qu'il traverse et dessert (Lalèque au début du plateau, Dusfour depuis les «4 chemins» et la plus grande partie de la descente, Alibert dans la partie terminale). Il empiète même au sud sur le domaine de Marou (baron De Ginestous). Depuis la création de la piste forestière chez Pierre Dusfour, et la disparition d'Eugène Alibert qui l'entretenait régulièrement, le chemin vicinal ordinaire n°1 est laissé à l'abandon, et se dégrade rapidement!