

CARACTERE GENERAUX DE SAVIGNY ET DE SES VOIES DE COMMUNICATIONS

En apparence, ce n'est que par commodité que Savigny a pris l'appellation de Savigny sur Clairis. C'est en effet le 14 juillet 1918 qu'une délibération du Conseil Municipal a décidé que « sur Clairis » serait ajouté à Savigny, la demande d'approbation de cette délibération formulée par la municipalité le 6 juin 1919 précisant qu'elle avait été prise « à cause des confusions, des erreurs », constatées au cours de la guerre 1914-1918 qui ne pouvaient que croître, la correspondance augmentant toujours. Il y a en effet 25 Savigny en France, notamment en Bourgogne et en Ile de France, et même un autre dans l'Yonne (Savigny en Terre Plaine), sources de confusions même pour les historiens.

En fait, cette appellation correspond à une réalité fondamentale pour qui étudie cette commune. Le territoire de Savigny, c'est avant tout une partie de la vallée supérieure de la Clairis, rivière déjà décrite Clarea en 1127, latinisation approximative du vieux Français « clar », utilisé dès le Xème siècle, signifiant rivière claire, ce qui implique que le nom n'est pas antérieur au IXème siècle. (S'il était dérivé directement du latin clara, le sens serait rivière bruyante, ce qui n'est pas le cas)

Mais la haute vallée de la Clairis est en réalité partagée entre Savigny et Vernoy. La véritable caractéristique du territoire de Savigny, par suite de la présence de la Clairis, est ce qu'on nommait dès le Moyen Age le Vau, le val emprunté par cette rivière depuis les Vallées jusqu'à Elvau (initialement le vau) : les désignations locales parlent d'elles-mêmes.

C'est l'existence du Vau qui a servi de point d'appui aux hommes, notamment dans leur lutte pour réduire les bois qui, initialement, devaient couvrir presque toute la surface et qui sont restés, dans leur partie dense du nord-ouest, des « frontières » durables. C'est ainsi que, jusqu'à la révolution de 1789, ces bois denses appartenant au massif dit les Haies de Courtenay a servi de limite aux doyennés de Courtenay (auquel appartenaient Savigny et Vernoy), de Ferrières (auquel appartenaient Domâts et Foucherolles) et de Marolles (auquel appartenaient Courtoin et La Belliole). Or, les limites de doyennés ont été fixées au Xème siècle, en fonction des conditions naturelles d'alors.

Comme la déclivité de la Clairis est relativement rapide, 20 mètres en 5,5 km, elle a été peu propice à l'ouverture de larges prés, son débit au surplus étant insuffisant pour élargir franchement de part et d'autre de son lit. Les hommes ont donc, surtout au XIIème siècle, réduit les bois, principalement sur la partie du territoire située sur la rive gauche de son cours. Malgré l'œuvre des siècles, encore en 1841 face à 819 hectares de terres labourables, (975 en comptant prés, jardins, vignes et peupliers), la commune comptait 728 hectares de bois, soit près de 3/7^{ème} du territoire. C'est donc là sa seconde caractéristique.

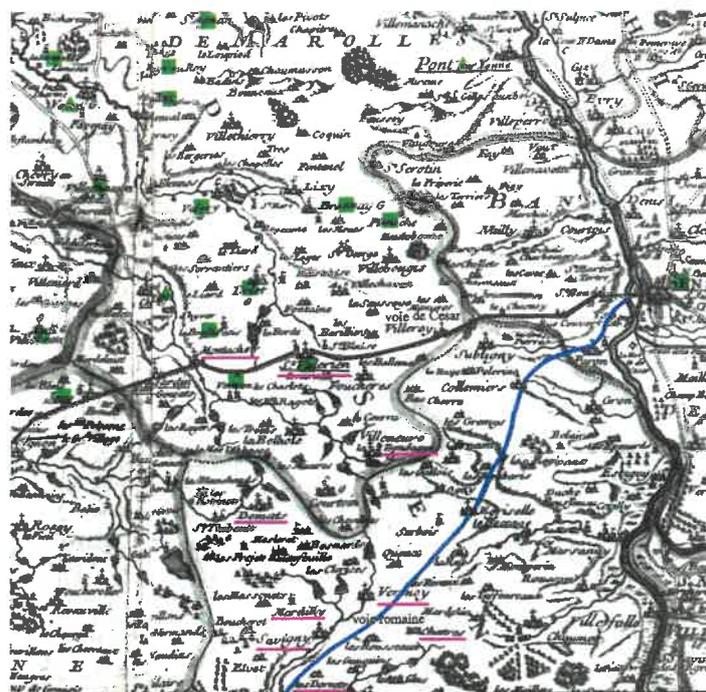
L'existence du Vau a eu cependant un bien plus grand rôle, comme voie de passage, ce qui nous amène à parler avant tout de la circulation et des moyens de communication.

Initialement, l'avantage présenté par le Vau a dû être masqué par les bois : aucun signe de véritable sente néolithique ou même celtique longeant le cours de la Clairis de près pour remonter au-delà ; au mieux, c'était une impasse s'achevant à la Pierre Aigüe. Mieux encore : le chemin celtique des Gaulois Sénons, reliant leur capitale, Agendicum (Sens) à la Loire, remontait l'Yonne jusqu'à Rousson, y empruntait le Val de Bourienne qui, au-delà de Chaumot garde l'appellation celtique caractéristique de la Grande Jument, suivant ce val par la vallée des Haies et des Souches jusqu'au seuil de PIFFONDS pour redescendre par la vallée des Grenouilles et la Genêtre sur COURTENAY.

Ainsi est-ce donc seulement à l'époque romaine que la commodité du Vau qui semble toute naturelle entra dans le jeu des voies de communications. Encore la voie tracée ne suit-elle pas le sillon du Vau mais le franchit elle, le faisant du même coup découvrir. Voie provinciale essayant d'être rectiligne, on peut encore la suivre en venant de SENS par PARON, COLLEMIERS et EGRISSELLES, disparaissant momentanément de part et d'autre de la R.N. 60 qu'elle coupait à Bel-Air, puis se tenant à mi-chemin de la nationale et de la Clairis avant de se rapprocher de cette dernière après SAVIGNY pour la franchir à Elvau et suivre sur la rive droite la rivière jusqu'à COURTENAY.

C'est au début de II^e siècle (vers 120) que la voie romaine fut établie, ayant fonction militaire autant que commerciale, d'où sa propension à accompagner le seuil entre le versant de l'YONNE et celui de la Clairis, avec à un kilomètre environ de son tracé, un camp romain (castra en latin) maintenant Châtres au meilleur emplacement de surveillance du secteur alors boisé de son parcours.

Plan de la « voie romaine » (plan plus lisible en annexe)



C'est ce tracé en biseau par rapport à l'axe de la Clairis qui a fait découvrir le Vau jusque-là isolé et qui a eu une influence absolument déterminante sur SAVIGNY pendant 1700 ans. Elle l'a fait découvrir non seulement par le passage à gué de la Clairis à Elvau, mais par une bifurcation ou un carrefour (en latin quadruvim : 4 voies), mot altéré en vieux français en « carrouge », puis incompris devenu comme en bien d'autres lieux « croix rouge », situé 400 mètres au sud-est des Réchaux. De cet endroit est partie vers les Réchaux une bretelle, descendant en chemin creux vers SAVIGNY puis revenant vers la voie romaine par les Perthuisons. C'est ce chemin qui a placé SAVIGNY sur les voies de communication.

La voie romaine a eu en effet une influence déterminante pendant 17 siècles, car elle n'a cessé d'être une route principale pendant tout ce temps, jouant le rôle de la R.N. 60 avant sa construction. Elle est appelée le « grand chemin » au Moyen Age, suivie notamment par les commerçants d'où les Juifs de la « GRAN COUR » établis au début du XII^e siècle et probablement au temps de RENARD l'ancien comte de SENS à la fin du X^e siècle, et utilisés comme changeurs à l'accès de la châtellenie de COURTENAY. Elle est suivie aussi aux XII^e et XIII^e siècles par de pèlerins de St Jacques de Compostelle, d'où la maison Saint BLAISE à SAVIGNY mais aussi par de envahisseurs tel que l'anglais Robin CANOLLES en 1358 ce que paieront cher les villages de SAVIGNY et VERNOY.

A partir de l'établissement d'une circulation de véhicules hypomobile, elle devient à la fin du XVI^e siècle le chemin des carrosses, nom encore conservé sur une partie de son parcours, puis la circulation s'accroissant elle devient au XVIII^e siècle finissant, le « grand chemin de SENS » comme le terroir de COURTENAY en porte encore le souvenir. L'ère des carrosses a fait naître ce qui sera une des professions les plus constantes de SAVIGNY du XVI^e au XIX^e siècle finissant, la maréchalerie.

Mais greffée sur la voie il n'y a pas eu que la seule bretelle de la Croix Rouge. Ainsi les chemins bordiers existaient déjà au moment de la définition des limites paroissiales qui les a utilisés comme tels au IX^e siècle. Parmi ceux-ci, il faut citer le chemin de Châtres/les Gentey/les Gauguins/ les Bretons séparant la continuité boisée à l'Est du secteur dégagé dépendant de SAVIGNY ; de même le chemin partant approximativement des Vallées et des Goguelins qui en ligne droite en direction de la retenue de l'étang de Mellereau et de DOMATS coupe les bois qui séparent SAVIGNY de DOMATS.

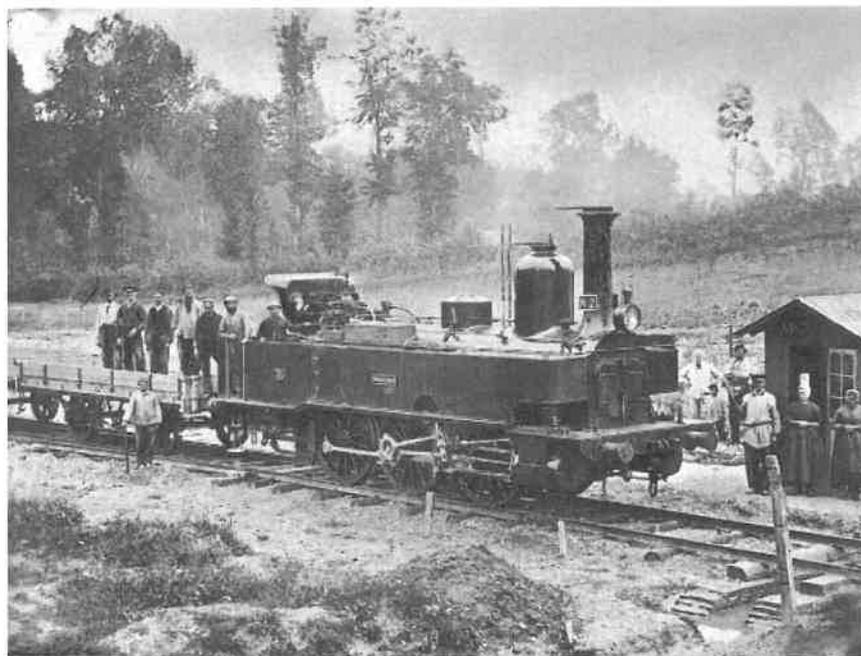
Le grand fait nouveau en matière routière au XIX^e siècle a été la construction de la route royale NANTES/NANCY qui deviendra plus tard la Route Nationale 60, à partir de laquelle le tracé de plusieurs chemins a dû être modifié. Pour ce qui est de la section de cette route sur le territoire de SAVIGNY, elle a été achevée en 1842. Date importante car elle a éloigné un peu plus le trafic de SAVIGNY tout en confirmant le rôle de la commune comme lieu de passage suivant un axe Nord-Est/ Sud-Ouest sensiblement analogue à celui de la Clairis. En construisant la R.N. 60 on avait fait disparaître ou du moins mis hors d'usage un vieux puits

des Dornets La municipalité décida d'en reconstruire un autre en avril 1841 puis vendit ce qu'il restait de l'ancien puits.

Trente ans plus tard l'actualité en matière de circulation c'est le chemin de fer. La ligne ORLEANS / CHALONS sur MARNE conçue en décembre 1862, prévoit un itinéraire utilisant le Vau, déclarée d'utilité publique en juin 1868. La ligne mise en adjudication en mai 1869, elle terminée avec 18 mois d'avance et construite économiquement. L'inauguration a lieu le 6 octobre 1874, mais en 1877 vu son faible rendement la compagnie ORLEANS/CHALONS dut la vendre à l'Etat qui la rétrocéda au P.L.M. le premier janvier 1884, une seconde voie ayant été posée entre temps.

Dès le 15 septembre 1874, le conseil municipal parle en effet de la gare de SAVIGNY. Le 11 août 1878 il déplore que les horaires des trains soient incommodes pour les habitants de SAVIGNY pour aller au marché de MONTARGIS, départ de SAVIGNY à 6h38 le matin et retour à 20h51 le soir. Il est impossible d'aller à PARIS et d'en revenir sur la même journée, de même pour AUXERRE. Les trains ne correspondent pas avec ceux de la ligne PARIS/DIJON

Chemin de fer à la fin du XIX° siècle



Mais le XIX° siècle c'est aussi les moyens de communication avec la Poste le Télégraphe et le téléphone. Une première intervention aura lieu à cet égard le 16 juin 1833, la municipalité observe que le service des postes ne suffit pas aux besoins des habitants de la commune. Des dépêches administratives mettent 4 jours pour aller de SENS à SAVIGNY, elles arrivent souvent trop tard. On demande un service journalier. Quelques soient les résultats de cette intervention, à cette époque le courrier n'en était qu'au service par porteurs à partir de centres postaux cantonaux.

C'est en 1867 que le conseil municipal demande la création d'un bureau de poste dans la commune, question qui va être à l'ordre du jour des délibérations pendant près de 50 ans avec maintes complications, ce qui est exceptionnel dans l'histoire des communes. La demande est réitérée le 15 septembre 1874 « en raison de la gare de chemin de fer » ce qui apparait comme un argument nouveau. Récidive le 12 mai 1878, d'autant que la gare a un bureau de télégraphique ouvert au public, que DOMATS et PIFFONDS sont très mal desservis. La construction d'une ligne télégraphique entre CHEROY et SAINT JULIEN DU SAULT est prévue avec des bureaux à MONTACHER, DOMATS, SAVIGNY, PIFFONDS et BUSSY le REPOS. Elle longera le chemin de grande communication. A cette époque il y a 2 facteurs qui desservent respectivement DOMATS/SAVIGNY et SAVIGNY/PIFFONDS.

SAVIGNY rejette donc le 30 Mai 1878 la proposition d'être desservie par le bureau de poste de PIFFONDS, ce rejet est confirmé en Mars 1882 »étant donné qu'il y déjà à SAVIGNY une gare, le télégraphe. Si la commune était rattachée au bureau de poste de PIFFONDS, il faudrait que les dépêches passent par ce dernier. On demande le 21 Mars 1884 un facteur de relais pour aller chercher les dépêches. Mais l'administration postale fait la sourde oreille et propose de rattacher SAVIGNY au bureau de COURTENAY. Le 17 Octobre 1886 la municipalité réplique que par COURTENAY, SAVIGNY serait desservie aussi lentement que par le bureau d'EGRISSELLES. Statu Quo complet, rien ne change.

De plus le P.L.M. supprime le télégraphe privé de la gare, on revient donc au point de départ et le 20 Novembre 1892 le conseil municipal réitère sa demande de bureau de poste en proposant de louer un logement pour faire le bureau. Réponse des Postes : un bureau à VERNY. Refus de la Municipalité qui propose un logement « gratuit » pendant 18 ans, le maire Marie-Robert de BRESSIEUX, prenant à sa charge les autres frais (installation, bureau, fournitures ...)

Le 7 Avril 1902, le conseil municipal rejette la proposition des P.T.T. d'installer une cabine téléphonique dans la commune pour cause de frais de gestion trop élevés. Un referendum organisé le 10 décembre 1910 voit les habitants de SAVIGNY rejeter le projet d'installation d'une cabine par 54 voix contre, 39 voix pour et 20 abstentions. Début 1912 cette longue bataille voit son épilogue par la proposition du directeur départemental des PTT de créer un bureau à SAVIGNY, le 14 Août par arrêté du conseil municipal, un local est mis à disposition de l'administration des Postes par la municipalité.

La poste de DOMATS fin XIX° début XX° siècle



SAVIGNY fin du XIX° siècle



Vute

www.delcampe.net

La rue de la Gare (actuelle rue de la Mairie) à la fin XIX° début XX° siècle



Berthai

www.delcampe.net

LA gare de SAVIGNY après la seconde guerre mondiale

