1904-1960

la route touristique Montricoux Saint-Antonin Lexos

Une gestation des plus laborieuses



Collection « Modernités »

Résumé Abstract

1904

Une délibération conjointe des communes de Saint-Antonin et Bruniquel fait apparaître la demande d'une route entre les deux localités. À cette époque, à part le chemin de fer, il n'y avait pas de voie de communication. Le Conseil général prend acte ; s'ouvre alors un dossier qui ne sera clos qu'au tournant des années cinquante et soixante.

Page 5

1910

Le préfet du Tarn-et-Garonne présente une carte au Conseil général avec le tracé d'une route touristique entre Montricoux et Saint-Antonin. C'est à ce moment que les mots «tourisme» et «touristique» apparaissent comme témoins d'une nouvelle mentalité : mettre en valeur la vallée, les gorges, le patrimoine, et, pour cela, y accéder.

Page 7

1910-1936

Le dossier revient régulièrement dans les débats : le Conseil général veut la création de cette route, mais pour la section Cazals-Bruniquel, le Conseil général du Tarn ne se sent pas concerné, ce qui entrave fortement l'avancée du projet.

Page 11

1936-1938

Moment important : le Front populaire, dans sa lutte contre le chômage, investit dans les infrastructures et précisément dans les routes touristiques. La vallée de l'Aveyron est l'une des deux routes privilégiées par le ministère.

Au final, plusieurs projets sont retenus en France, mais pas celui de la vallée. Quelles en sont les raisons ? Dossier pas prêt ou réticences du Tarn ? Ou les deux ?

Page 17

1938

Le conseiller général et maire de Saint-Antonin, Paul Bénet, ne voyant pas avancer ce dossier, imagine une route allant de Cazals à Saint-Antonin et en demande l'étude de faisabilité. Dossier mis de côté pour cause de guerre.

Page 38

1947-1952

Le projet de 1939 devient réalité : création d'une route longeant la voie ferrée à Cazals, montant sur le causse vers Brousse, avec corniche et tunnel, et qui redescend à Saint-Antonin le long de l'Aveyron. Inauguration le 31 mai 1952.

Page 41

1954-1957

La fermeture des dessertes voyageurs et marchandise sur la ligne Montauban-Lexos aboutit au déclassement de la ligne. Les élus demandent alors le transfert de l'équipement (emprise, gares…) au Département qui, alors, imagine de réaliser la route de la vallée sur l'ancienne ligne de chemin de fer qui va être déferrée.

Page 52

1957

Une fois acquis ce transfert, la conversion en route peut se faire, mais avec des contretemps, liés aux financements d'État.

Deux questions sont à traiter :

1/ Bruniquel, craignant d'être mise à l'écart, négocie une passerelle sur l'Aveyron et une bretelle qui permet de monter par cette nouvelle route au bourg perché.

Page 55

2/ Que faire des équipements tels que les gares, les maisons des garde-barrière, les entrepôts et comment équiper la nouvelle route pour les transports de voyageurs ?

Page 62

1957 et suiv.

Le tracé entre Montricoux et Saint-Antonin est acté. Le département du Tarn accepte de financer sa part. Les travaux se font par tranches. Mais alors se fait jour une autre préoccupation : le prolongement de la route jusqu'à Lexos, par l'ancienne voie du chemin de fer, au nom de la desserte de la grande cimenterie de Lexos. Cette section sera réalisée quelques années plus tard.

Page 64

1904-1960 : bilan

Cela a donc été un projet plus que lent : il était pourtant accepté par tous les élus (du moins ceux du Tarn-et-Garonne alors qu'une bonne partie de la route est dans le Tarn). Pourquoi cet échec au moment du Front populaire ? La fin du chemin de fer sera la planche de salut, l'aubaine qui permettra d'en finir.

Page 67

Deux annexes :

1° La route touristique Cazals-Saint-Antonin aujourd'hui : promenade à la recherche des traces de 1949-1950

Page 70

2) Dossier SNCF : plan détaillé du réseau ferré Montauban-Lexos en vue de son déclassement.

Page 74.

Dominique Perchet - Saint-Antonin-Noble-Val 2025

Introduction

On a peine à l'imaginer aujourd'hui dans cette époque où circuler est si facile ! Mais il fut un temps où on se rendait à pied à la foire de Saint-Antonin, suivant la voie ferrée en passant par les tunnels !

La demande d'une route de vallée longeant le rivière et la voie ferrée émerge vers 1904 dans le débat au Conseil général. Rien ne dit que l'idée ne circulait pas dans les bourgs et les villages.

Regardons les cartes anciennes : elles nous montrent des villages isolés les uns des autres. Peut-être y avait-il des chemins de champs pas dessinés sur les cartes ; certainement. Des chemins où on circulait à cheval au pas des bœufs, à pied, en charrette…mais dans le finage, rarement au-delà.

Les temps changent. Le chemin de fer a ouvert de nouveaux horizons. Mais voici que de nouveaux venus qui ont acheté fort cher leur équipement demandent à pouvoir s'en servir : des automobilistes. Et pour rouler il faut des routes.

Ce présent document exploite des informations repérées lors de l'écriture du dossier sur le pays Midi-Quercy à la Belle Époque. C'est un feuilleton qui va s'étirer pendant des décennies.

Cette histoire raconte donc la naissance d'une route, mais elle nous montre aussi comment ce dossier s'insère dans un contexte : historique, géographique, allant du local au national.

En route !
Plan chronologique

- 1904 : premiers textes au Conseil général
- 1909 : proposition de route par le Préfet
- 1914-1918 : pause (guerre)
- Années vingt : réapparition du projet
- 1936-1937 : routes touristiques ; politique de grands travaux du Front Populaire.
- Années quarante et cinquante : dossier toujours à l'état de projet sauf pour la section Cazals-Saint-Antonin voulue par le Dr. Bénet.
- 1952 : inauguration du tronçon Cazals-Saint-Antonin par Brousse.
- 1955 : en plusieurs étapes, récupération de l'emprise de la voie ferrée déclassée et déferrée.
- Question de la liaison Saint-Antonin-Lexos
- Conclusion

Nota : *sur la question des majuscules «Ingénieur en Chef» par exemple, ou les noms des élus, nous respections autant que possible les graphies des sources.*

Toutes les citations ou emprunts au Conseil général sont en italique.

Les textes ont été retranscrits avec l'aide d'une application de reconnaissance de caractères ; comme prévient Gallica, le taux de réussite n'est jamais de 100%. Malgré nos vérifications, il peut rester des anomalies. Excusez-nous !



▲ *Carte de Cassini, fin XVIIIe - début XIXe siècle En orange, la route qui va de Montauban à Albi.*

Villes et bourgs, fin XIXe siècle



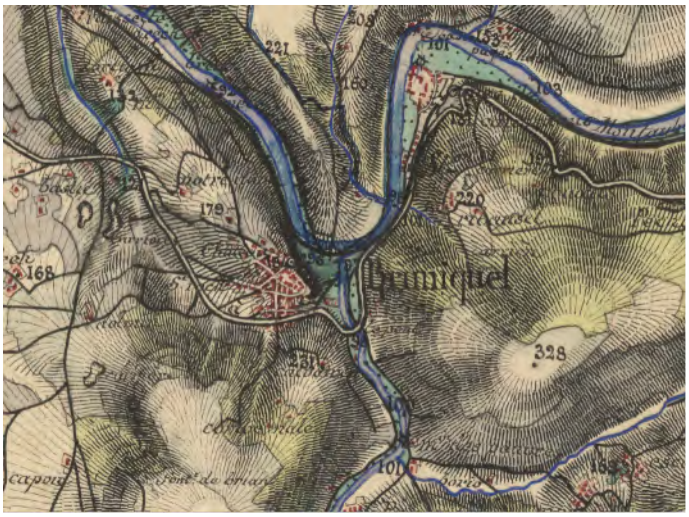
Extraits des cartes dites d'État-Major montrant l'organisation des routes en cette seconde moitié du XIXe siècle[1].

Ce réseau est articulé en «grandes routes» (qui sont toujours les mêmes aujourd'hui) et par un tracé fin en noir, le réseau vicinal allant de hameau en écart, de champs en marché.

Les routes de grande communication ne forment pas toujours un réseau et un maillage structurés. Ainsi, la route de Saint-Antonin à Féneyrols se poursuit au delà, vers l'Est mais s'arrête à un chemin de champ.

Le chemin de fer est présent, visible, sauf pour la feuille Cahors S-E qui ne montre pas le Tarn. *Attention, ces cartes ne sont pas ici reproduites à l'échelle : elles sont là pour montrer le lien entre chaque bourg et le réseau des routes et le rail qui les desservent.*

[1] La feuille Cahors est curieusement datée de 1846-1849 alors qu'elle montre le chemin de fer qui a été ouvert en 1858.













Le dossier de la route Saint-Antonin-Montricoux s'ouvre

1904

Une délibération conjointe des communes de Saint-Antonin et Bruniquel demande une route entre ces deux localités. À cette époque, à part le chemin de fer, il n'y avait rien de continu. Le Conseil général prend acte et débat et délibère. S'ouvre alors un dossier qui ne sera clos qu'au tournant des années cinquante voire soixante.

1909

Le préfet du Tarn-et-Garonne présente une carte au Conseil général avec le tracé d'une route touristique entre Montricoux et Saint-Antonin. C'est à ce moment que les mots « tourisme » et « touristique » apparaissent, ce qui témoigne d'une nouvelle mentalité et volonté : mettre en valeur la vallée, les gorges, le patrimoine.

1904

Première mention d'un tracé reliant Saint-Antonin à Montricoux par la vallée de l'Aveyron, création désirée, mais posée comme alternative à des améliorations ponctuelles sur la route de Montauban à Albi.

CHEMIN DE GRANDE COMMUNICATION N° 1 DE MONTAUBAN À ALBI PAR BRUNIQUEL

Conseil général (12 avril 1904)

Rectifications de la Côte de la Vaysse et de la Côte Rouge

« Sur la demande de nombreux habitants des communes de Montricoux et de Bruniquel, un avant-projet fut dressé, en 1896, en vue de la rectification de la côte de la Vaysse et de la côte Rouge. Les déclivités, qui varient actuellement entre 0 m, 07 et 0 m, 09 par mètre pour le premier de ces passages, le rendent d'autant plus difficile qu'elles coïncident avec des courbes de très petit rayon. Dans la côte Rouge, la rampe moyenne est de 0 m, 07, sauf une faible longueur de trente mètres où elle atteint 0 m, 08. Ce sont là, évidemment, des dispositions très défectueuses qu'il serait désirable de pouvoir améliorer. Malheureusement, cette double amélioration entraînerait une dépense de 51,500 francs. C'est pourquoi le Conseil général, dans sa séance du 28 août 1896, a décidé l'ajournement de cet avant-projet, « la rectification des côtes Rouge et de la Vaysse ne paraissant pas présenter un caractère d'urgence suffisant pour justifier immédiatement une dépense de cette importance. »

« Depuis cette époque, un nouvel avant-projet a été étudié. Le tracé proposé, qui n'utiliserait nullement celui existant déjà, aurait son origine au chemin de grande communication n° 22 et se développerait constamment sur la rive gauche de l'Aveyron, parallèlement à cette rivière et à la voie ferrée de Montauban à Lexos, qu'elle franchirait au passage inférieur de l'Anguillière.

***« Il répondrait au vœu exprimé par le Conseil municipal de Bruniquel dans sa délibération du 9 août dernier, et, quoique établi entièrement en terrain neuf, ne nécessiterait qu'une dépense de 43,000 francs.** Il constituerait, en outre, une meilleure amélioration des conditions de viabilité que la première rectification, puisque les fortes déclivités n'y atteindraient pas 0 m,04 par mètre.*

Dans le cas où le Conseil général déciderait la rectification du chemin de grande communication n° 1, il paraîtrait y avoir intérêt à ce qu'il se prononce pour ce dernier projet.

Mais il y a lieu de considérer que les Conseils municipaux de Saint-Antonin et de Bruniquel ont pris, à la date des 24 mai et 6 septembre derniers, des délibérations dont le Conseil général a été saisi, au cours de sa dernière session, et qui portent un vœu tendant à la construction d'un nouveau chemin d'intérêt commun dans la vallée de l'Aveyron, reliant Saint-Antonin à Montricoux.

Or, ce tracé devant coïncider avec celui qui est relatif à la rectification en terrains neufs de la grande communication n° 1 et devant donner satisfaction aux mêmes intérêts, votre Commission se réserve de vous en proposer l'adoption, à la suite du présent rapport, et, par suite, est d'avis de renoncer à tous les projets concernant la rectification en terrains neufs du chemin de grande communication n° 1.»

Retour au Conseil général à propos des délibérations municipales

CHEMIN D'INTÉRÊT COMMUN DE SAINT-ANTONIN À MONTRICOUX

Par délibérations des 24 mai et 6 septembre derniers, les Conseils municipaux de Saint-Antonin et Bruniquel ont émis le vœu qu'un chemin d'intérêt commun soit construit, dans la vallée de l'Aveyron, pour relier les communes de Cazals, Penne, Bruniquel et Montricoux.

Ce chemin n'aurait pas moins de 27,800 mètres de longueur, dont 18,500 dans le département de Tarn-et-Garonne et 9,300 dans celui du Tarn. Quel que soit le tracé adopté, il nécessiterait pour son établissement une dépense de 320,000 francs.

Il importe cependant d'observer que la construction de ce chemin permettrait au département, ainsi que je l'ai fait observer plus haut, de renoncer sans inconvénients, aux travaux de rectification des Côtes Rouge et de la Vaysse, sur le chemin de grande communication n° 1, et de la côte de Cazals, sur l'embranchement du chemin d'intérêt commun n° 25, travaux qui ont été évalués ensemble à 143,000 francs.

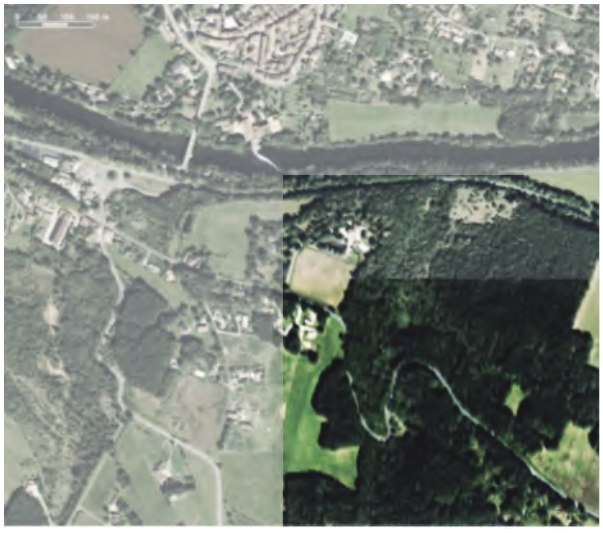
Comme le chemin de la vallée de l'Embous, réclamé par la municipalité de Montpezat, ***celui de Saint-Antonin à Montricoux serait d'une utilité incontestable et desservirait une région pourvue de voies de communication très défectueuses.*** *Il serait bon toutefois, avant d'en décider d'une façon ferme la construction, que le Conseil général du Tarn fût consulté, afin de savoir s'il serait disposé à prendre à sa charge tous les frais d'établissement de la nouvelle voie sur son territoire. ,*

*En prévision de son acceptation, le projet relatif à son établissement a été compris dans les dispositions du réseau proposé, pour une dépense de 320,000 francs, se répartissant ainsi qu'il suit : **

Part à la charge du département et des communes intéressées, 73,65 %, ci… 235.680

Part à la charge de l'État, 26,25 %, ci…84 320 -

Total…... 320 000»



▲ *La côte et les lacets de la Vaysse*

1909

M. le Docteur Constans, au nom de la deuxième commission, donne lecture des rapports suivants :

« Établissement d'une nouvelle route de Bruniquel à Saint-Antonin

« Tenant compte du vœu formulé par les Conseils municipaux des communes de Bruniquel, Cazals et Saint-Antonin, M. le Préfet a fait procéder à l'étude sommaire du projet de construction d'un chemin de grande communication destiné à relier Montricoux à Saint-Antonin par la vallée de l'Aveyron et fait connaître l'évaluation approximative de la dépense qu'entraînerait l'exécution de ce projet.

Ce chemin dont le classement est demandé, se développerait entre Montricoux et Saint-Antonin en longeant constamment l'Aveyron dans une vallée des plus fertiles et des plus pittoresques.

Bien que peu connue, cette région est sans contredit une des plus remarquables non seulement du Tarn-et-Garonne mais de tout le Sud-Ouest. Dans ses Sites et Monuments pittoresques publiés par le Touring-Club de France, Onésime Reclus s'exprime ainsi sur cette vallée :

« Les parois du cañon où coule l'Aveyron, taillées à l'emporte-pièce jaillissent à 100 et 200 mètres et même 250 au rocher d'Anglars. Saint-Antonin où conflue la Bonnette, Penne, Bruniquel offrent des rocs impressionnants, de formidables aires féodales formidablement ruinées et des vues magnifiques sur les gorges et les lointains ; la tranchée de l'Aveyron très richement colorée dépasse en beauté des cañons plus illustres qu'elle. La rivière s'en échappe à Montricoux pour entrer dans les plaines du Tarn et de la Garonne. »

Le plan présenté au Conseil général montre l'ambition du projet, avec deux ponts à construire à Bruniquel et à Brousse.

« Seule la voie ferrée de Montauban à Lexos traverse à l'heure actuelle cette pittoresque région dont aucune route ne facilite l'accès aux touristes toujours plus nombreux dans notre pays.

Un modeste chemin rural, partout à l'état de sol naturel et impraticable en maints endroits, relie simplement les villages de Bruniquel, Penne et Cazals ; mais cette dernière agglomération sans communication directe à Saint-Antonin est à peine accessible. Le chemin d'intérêt commun n° 21 qui la dessert offrant des pentes de 15 à 20 % impropres à toute circulation de quelque importance.

Bruniquel bâti sur la rive gauche de l'Aveyron et dont le vieux château surplombe les eaux de la rivière, ne possède aucun moyen de communication avec la rive opposée riche en carrières de pierres de taille encore inexploitées.

Entre cette ville et Montricoux, le chemin de grande communication n° 1 présente en outre des déclivités si accentuées et un tracé si défectueux dans les Côtes Rouge et de La Vaisse que leur rectification a fait depuis longtemps l'objet de plusieurs études dont la réalisation ne pourra être indéfiniment ajournée en raison des besoins toujours croissants de la circulation. La construction du chemin projeté répond donc à une réelle nécessité d'ordre économique très utilement appréciable au point de vue du tourisme.

Le tracé étudié par M. l'Agent-Voyer en Chef se détacherait des chemins de grande communication no 22 à l'entrée du pont de Montricoux et se développerait en empruntant divers chemins ruraux sur la rive gauche de l'Aveyron presque parallèlement à la voie ferrée qu'il franchirait en dessous, au passage de l'Anguillaire, pour rejoindre au bas de la côte Rouge le chemin de grande communication n° 1. Il emprunterait ensuite cette voie jusqu'au passage à niveau établi au bas de Bruniquel pour les besoins du service de la gare de marchandises. Il franchirait en ce point l'Aveyron à l'aide d'un pont en maçonnerie dont la construction est prévue par le service vicinal et se prolongerait sur la rive droite de la rivière jusqu'à la limite du département distant à peine de quelques centaines de mètres. D'après les renseignements recueillis par M.l'Agent-Voyer en Chef à la suite de la visite des lieux à laquelle il a procédé avec son collègue du Tarn, le tracé se maintiendrait continuellement sur la rive droite de l'Aveyron en utilisant autant que possible les chemins existants.

Il rejoindrait à la limite de Penne et de Cazals le chemin vicinal ordinaire n° 3 de cette dernière commune et le suivrait jusqu'à sa rencontre dans la traverse de Cazals avec le chemin d'intérêt commun n° 25 également utilisé sur un faible parcours, puisqu'à la sortie du village la nouvelle voie se développerait sur la rive droite, mais à flanc de coteau sur une longueur de 1 kilomètre environ et franchirait au lieu-dit de Serres la voie ferrée et l'Aveyron à l'aide d'un deuxième pont en maçonnerie projeté sur cette rivière.

Après avoir desservi le hameau de Vielfour et suivi l'Aveyron dans ses capricieux méandres tracés, il traverserait la voie ferrée au passage à niveau de la Castagnarède et longerait ensuite la voie au pied du rocher d'Anglars jusqu'à sa jonction avec le chemin de grande communication n° 13 à la sortie du pont de Saint-Antonin qui serait le point terminus de la ligne. Le tracé de ce chemin est du reste indiqué dans le croquis ci-annexé (voir page 8).

Ce tracé pourrait comporter entre Saint-Antonin et le hameau de Serres une variante figurée en vert sur la carte dressée par M. l'Agent-Voyer en Chef. Elle prolongerait sur la rive droite de l'Aveyron le tracé précité en utilisant sur 1.200 mètres de longueur environ la partie récemment déclassée du chemin de grande communication n° 5 entre le bas de la côte dite de Caussade et le pont de la Condamine sur la Bonnette, à la rencontre de la grande communication n° 19. Cette variante qui à première vue pourrait paraître plus économique puisqu'elle évite la construction d'un pont sur l'Aveyron serait au contraire d'un établissement très difficile et très onéreux entre le hameau de Serres et l'entrée du tunnel de Bone où sur près de 1 kilomètre la route devait être établie presque entièrement en rivière.

Au point de vue particulier du tourisme, sa situation serait également bien inférieure au premier tracé.»

«Il convient également de signaler pour mémoire que la construction du pont de Bruniquel pourrait donc être évitée en prolongeant jusqu'à Montricoux le tracé sur la rive droite de l'Aveyron. Mais comme le fait remarquer avec raison M. l'Agent-Voyer en Chef, on ne peut évidemment songer à isoler Bruniquel de cette nouvelle artère. Cette localité est en effet déjà devenue un centre d'excursion des plus attrayants vers la Grésigne et la vallée de Vère, offre elle-même aux nombreux touristes qui la visitent de très curieux souvenirs archéologiques.

La construction de la nouvelle voie nécessitera la rectification en plusieurs points du tracé actuel de la grande communication n° 1, entre Bruniquel et Montricoux, rendue inutile par la construction de la nouvelle voie. Le tracé étudié par M. l'Agent-Voyer en Chef nous paraît devoir répondre à toutes les nécessités locales et donne au tourisme contemporain toutes les satisfactions qu'il réclame. ***Il canalisera tous les produits d'une riche vallée dépourvue jusqu'à présent de voies directes de communication et contribuera à développer la richesse dans le pays dont les beautés naturelles n'ont été jusqu'ici que trop ignorées.*** *Le tracé proposé qui comporte entre Montricoux et Saint-Antonin 32 kilomètres environ, ne comporte en réalité qu'un parcours de 20 kilomètres dans le département, soit 7 kilomètres de Montricoux à la limite du Tarn côté de Bruniquel, et 13 kilomètres de cette même limite côté de Cazals à Saint-Antonin.»*

Évaluation de la dépense

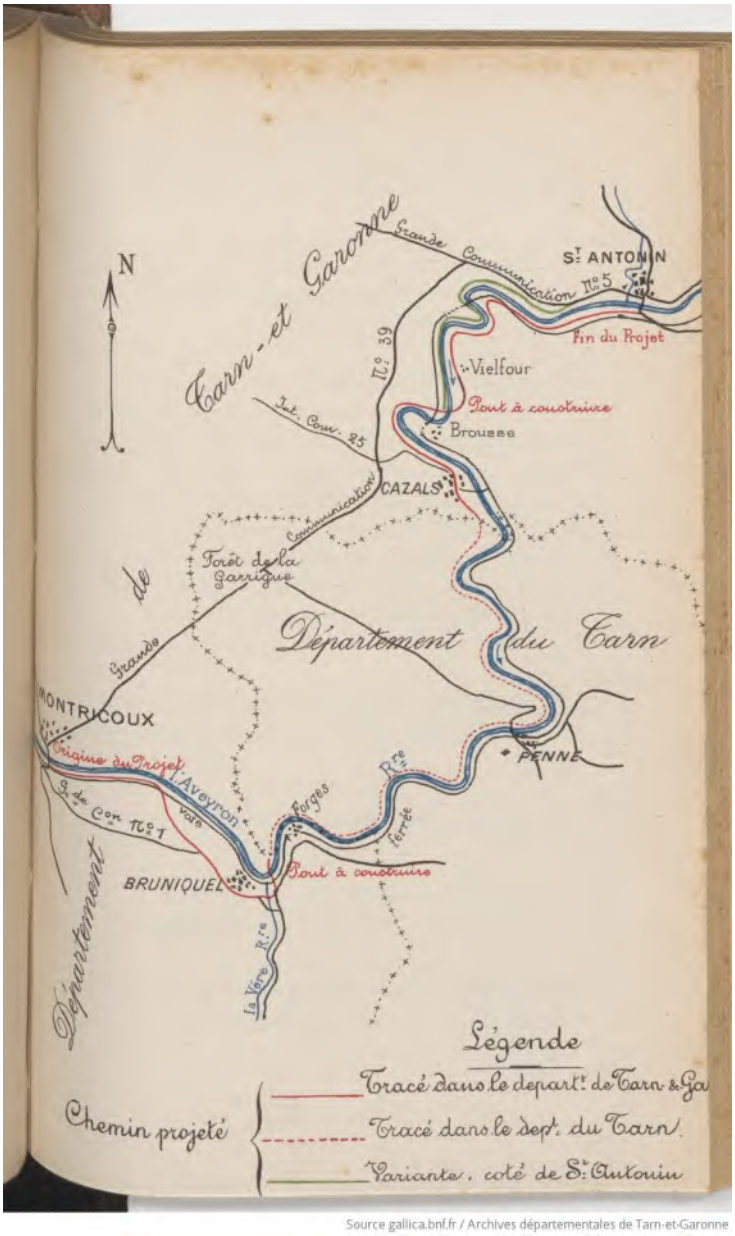
« Bien qu'incorporé dans la catégorie des voies de grande communication, ce nouveau chemin pourrait n'être classé que sur une largeur de six mètres, fossés non compris, susceptible même d'être réduite à 5 mètres dans les parties trop accidentées.

Son établissement, assez facile en ce qui concerne le premier tronçon, présenterait au contraire de sérieuses difficultés dans le deuxième, notamment entre le hameau de Vieilfour et le lieu-dit de Bone, où l'Aveyron coule auprès de hautes murailles et de rochers calcaires qu'il faudrait entailler profondément.

Au droit du moulin des Ondes, le chemin actuel est également enserré entre la rivière et la voie ferrée et son élargissement ne pourrait être obtenu qu'au prix de grands travaux d'art relativement onéreux. Il importe également de rappeler que la nouvelle voie, franchissant l'Aveyron à deux reprises différentes, nécessiterait la construction de deux ponts en maçonnerie de 60 à 65 mètres d'ouverture linéaire comportant chacun une dépense minimum de 100.000 francs. Si l'on ajoute à cela que les déblais les plus importants seront effectués dans le rocher et que l'acquisition des terrains seront sur la plus grande partie du parcours des plus onéreux.

On arrive à un prix kilométrique des plus élevés et susceptible de vous impressionner défavorablement.

Il résulte, en effet, de l'étude approfondie à laquelle a procédé M. l'Agent-voyer en chef, du remarquable rapport qu'il a présenté sur ce projet et dont j'extrais les renseignements qui précèdent et ceux d'ordre technique que je vais vous fournir, que la dépense serait, approximativement, de 480.000 francs pour une longueur totale à construire de 16 kilomètres 500, les emprunts faits par la nouvelle voie à des chemins existants ainsi que je l'ai exposé plus haut (grandes communications n° 1 et n° 25, chemin vicinal ordinaire n° 3, chemin de Cazals et avenue de la gare de Saint-Antonin) étant de 3 kil. 500 environ.



Source gallica.bnf.fr / Archives départementales de Tarn-et-Garonne

Voici, en effet, comment d'après le rapport de l'agent-voyer en chef se décompose cette dépense :

Terrassement 16.500 mètres à 8 fr.
le mètre courant 132.000 fr.
Empierrement, 16.500 mètres à 4 fr. le mètre courant 66.000 fr.
Ouvrages d'art. 220.000 fr.
Terrains 25.000 fr.
Somme à valoir pour imprévu et surveillance. ….. 37.000 fr.
Total. 480.000 fr.

De son côté, le département du Tarn aurait à dépenser pour la construction de ce dernier sur son propre territoire, une somme de 400.000 francs environ.»

Voies et moyens d'exécution pour faire face à cette dépense de 480.000 francs

« Pour faire face à cette dépense de 480.000 francs, le département de Tarn-et-Garonne devra s'assurer le concours de l'État dans les conditions prévues par la loi du 12 mars 1880. (...) Mais il est permis d'espérer qu'une subvention complémentaire serait accordée sur les travaux d'art, subvention qui pourrait un peu être inférieure à 22 000 francs. En évaluant à 120 000 francs la subvention normale on peut évaluer la subvention de l'État à 142 000 francs. La part incombant au département, aux communes et aux particuliers intéressés serait donc de 338.000 francs qui pourrait être réduite de 100.000 francs si les communes de Bruniquel, Cazals et Saint-Antonin directement intéressées à la construction de cette voie fixaient à ce chiffre leur part contributive de la dépense.

Je dois ajouter que le Touring-Club de France tenant compte de la haute intervention de notre honorable sénateur, M. de Selves, préfet de la Seine, a promis son concours moral et financier pour la réalisation de ce projet.

Enfin il ne serait pas impossible d'obtenir de la part des habitants indirectement intéressés à la création de cette voie qui attirerait certainement les étrangers en aussi grand nombre que les sites pittoresques du Tarn et de l'Aveyron, qu'ils n'escomptent la plus-value que donnera à leur immeuble cette voie de communication et ne souscrivent des sommes importantes. Dans ces conditions le concours financier du département du Tarn-et-Garonne pourrait être réduit à 200.000 ou 220.000 francs au plus.

M. l'Agent-Voyer en Chef ne se dissimule pas l'importance de ce dernier chiffre à l'heure surtout où les difficultés budgétaires augmentent et où la construction du réseau de tramways si impatiemment attendu par la population rurale va imposer de nouvelles charges au département. Mais il fait remarquer que le programme d'exécution des travaux subordonné à la participation annuelle de l'État et à la nécessité de la répartir sur d'autres projets communaux également urgents, devra être échelonné sur plusieurs exercices consécutifs et que la charge annuelle qui grèverait le département, ne serait pas supérieure à 22.000 francs correspondant à une imposition extraordinaire décennale de 1 centime environ.

Vous connaissez maintenant les conditions du projet qui vous est soumis, le chiffre de la dépense qu'il entraînera pour notre département et les charges annuelles que ce dernier devra s'imposer. Il ne me reste plus qu'à vous faire connaître les conclusions du rapport de M. l'Agent-Voyer en Chef. Il propose au Conseil Général :

1° De se prononcer d'une façon ferme en exécution de l'article 7 de l'instruction générale du 6 décembre 1906 sur la prise en considération de la demande d'un chemin de grande communication de Montricoux à Saint-Antonin par Bruniquel et Cazals et sous réserve toutefois que le département du Tarn se prononcera dans le même sens en ce qui concerne l'exécution de la partie de ce chemin située sur le territoire de ce département ;

2° De décider dans ce cas que les communes intéressées de Bruniquel, Cazals et Saint-Antonin seront tenues de participer à la dépense et de fixer le montant des contributions respectives qui leur seront demandées.

Votre deuxième commission fait siennes les conclusions du rapport si complet et si étudié du service vicinal ; elle vous propose donc de prendre en considération la demande de classement d'un chemin de grande communication de Montricoux à Saint-Antonin par Bruniquel et Cazals et de provoquer la réunion d'une commission interdépartementale chargée d'étudier les voies et moyens.

Elle vous propose en outre de demander à M. le Préfet de transmettre à son collègue du Tarn votre délibération en le priant de vouloir bien demander au Conseil général de son département de nommer dans sa prochaine session les membres qui feront partie de cette commission. Elle vous propose enfin de nommer immédiatement votre commission en lui donnant le mandat de faire connaître le résultat de ses travaux avant la première session de 1910 et de demander aux communes intéressées de voter d'ores et déjà la souscription qui leur est demandée et de recueillir auprès des particuliers le pus grand nombre de souscriptions possible ».

Le Conseil, après avoir entendu la lecture du rapport qui précède, a pris les résolutions suivantes :

1° La demande d'un chemin de grande communication de Montricoux à Saint-Antonin par Bruniquel et Cazals est prise en considération sous réserve toutefois que l'Assemblée départementale du Tarn ;

prendra la même décision en ce qui concerne l'exécution de la partie de ce chemin située sur le territoire de ce dernier département.

2° Les communes de Bruniquel, Cazals et Saint-Antonin seront invitées par le soin de l'administration à contribuer à la dépense qu'entraînera la construction de ce chemin dans les proportions suivantes :

Bruniquel 30.000 francs -
Cazals 20.000 -
Saint-Antonin 50.000 -

Lesdites communes seront en outre invitées à recueillir auprès des intéressés le plus grand nombre de souscriptions possibles en vue de la construction de ce chemin ;

3° Une commission interdépartementale de 7 membres est chargée de se concerter avec les représentants du Tarn pour la construction de ce chemin avec mandat de faire connaître les résultats de ces travaux avant la première session ordinaire de 1910.

Sont désignés pour faire partie de cette commission : MM. Lacazé, Cambon, Constans, Gibily, Fourcade, Pontié, Dufaur.

Toutefois tous les membres du Conseil général seront avisés du jour et du lieu où se réunira cette commission interdépartementale et seront libres de se joindre à la commission s'ils le désirent.»

1910

10 mai 1910

M. CONSTANS donne lecture du rapport suivant :

Route de Bruniquel à Saint-Antonin

« Messieurs,

Au cours de votre deuxième session ordinaire de 1909, vous avez bien voulu désigner sept de nos collègues pour former avec un nombre égal de conseillers généraux du Tarn, une commission interdépartementale chargée d'examiner les voies et moyens relatifs à la construction d'un chemin de grande communication dans la vallée de l'Aveyron, entre Montricoux et Saint-Antonin par Bruniquel, Penne et Cazals.

La Commission interdépartementale s'est réunie à Saint-Antonin le 15 décembre 1910 et le 19 janvier à Penne. Au cours de ces deux réunions (où les conseillers généraux des deux départements étaient représentés), ***la Commission a visité la partie la plus pittoresque comprise entre Bruniquel et Saint-Antonin et a reconnu que la voie à créer paraît destinée à prendre une importance considérable tant au point du tourisme que des transactions commerciales.***

La Commission a, en principe, arrêté le tracé conforme en tout point aux indications contenues dans le rapport du service vicinal. Il y a lieu d'espérer que le Conseil général du Tarn prendra pendant la présente session une décision favorable au classement du chemin dans son département, procédant ainsi que vous l'avez déjà fait vous-même à votre dernière session.

La Commission interdépartementale aura ensuite à se réunir de nouveau pour arrêter ses conclusions définitives.

« En attendant, votre commission vous propose de vouloir bien prier M. le Préfet de demander à son collègue du Tarn de lui faire connaître aussitôt que possible la résolution prise par le Conseil général du Tarn au sujet de la question qui nous occupe. »

« M. CAMBON s'associe aux conclusions du rapport qui précède et s'exprime ainsi qu'il suit

Messieurs,

Permettez-moi de m'associer aux conclusions formulées par mon honorable collègue, M. le docteur Constans, en faveur de l'établissement d'un chemin de grande communication dans la vallée de l'Aveyron, et de rappeler que l'avant-projet de cette voie dressé par le service vicinal comporte la construction d'un pont sur l'Aveyron, à Bruniquel, ouvrage auquel je m'intéresse tout particulièrement.

« La commune de Bruniquel n'hésitera pas à contribuer pour la somme qui lui sera demandée, 30 000 francs, d'après le rapport de M. Constans, aux dépenses à engager, montrant ainsi son vif désir de voir aboutir la solution d'une question qui est pour elle de la plus haute importance.

« ***Vous n'ignorez pas. Messieurs, que Bruniquel possède des carrières de pierre justement renommées, et des usines de chaux hydraulique, pour lesquelles le chemin à construire ouvrirait de nouveaux débouchés.***

D'un autre côté, la nouvelle voie permettrait aux touristes de visiter facilement les nombreuses curiosités naturelles et archéologiques qu'on y rencontre.

J'espère, Messieurs et chers collègues, que le moment venu, vous voudrez bien accueillir favorablement la contribution de la commune de Bruniquel et prendre une décision lui donnant toute satisfaction en votant la construction du chemin de l'Aveyron. Et j'insiste pour que cette décision intervienne dans le plus bref délai possible.

Le conseil émet un avis favorable aux propositions de la Commission et demande à M. le Préfet de vouloir se renseigner sur la suite donnée par le Conseil général du Tarn aux propositions qui lui sont soumises pour la construction de cette route.»

2

Des années de débat

1910-1936

Le dossier revient régulièrement dans les débats : le Conseil général veut la création de cette route, mais pour la section Cazals-Bruniquel, le Conseil général du Tarn ne se sent pas concerné, ce qui entrave fortement l'élaboration du projet.

1911

Le Conseil général du Tarn refuse de participer à la construction de la route.

26 mai 1911

Chemin de Montricoux à Saint-Antonin

« Votre deuxième Commission, informée par M le Préfet que la partie du chemin de la vallée de l'Aveyron comprise dans la commune de Penne n'a pas été admise par le Conseil général du Tarn, au programme subventionné, vous propose :

1° de confirmer néanmoins le vote de principe émis le 22 septembre 1909 en faveur de l'établissement du chemin de Montricoux à Saint-Antonin, afin de témoigner à nouveau l'intérêt que le département de Tarn-et-Garonne attache à la réalisation de ce projet ;

2° de décider, dès à présent et d'une façon ferme, que ce chemin sera classé dans la même catégorie que la partie située dans le Tarn, et que la construction en sera commencée en même temps dans les deux départements. »

Le Conseil adopte les conclusions du rapport qui précède.»

Le département du Tarn, refusant une participation, ou la mesurant chichement, plus tard, va être un obstacle majeur.

1913

Bruniquel s'impatiente

CHEMIN DE GRANDE COMMUNICATION N°32, DE BRUNIQUEL À CORDES (TARN)

CLASSEMENT D'UN EMBRANCHEMENT ET CONSTRUCTION D'UN PONT SUR L'AVEYRON, À BRUNIQUEL.

«Par délibération du 28 juillet 1912, le Conseil municipal de Bruniquel, ***en présence de l'ajournement sine die de la construction du chemin de Montricoux à Saint-Antonin, par la vallée de l'Aveyron, avec édification d'un pont en maçonnerie sur cette rivière, a décidé de poursuivre la réalisation de ce dernier projet*** *considéré au point de vue communal, et émit le vœu qu'il soit procédé aux études nécessaires par le Service vicinal.*

Un avant-projet très complet a été immédiatement dressé pour répondre à cette demande.

Il nous a paru toutefois qu'en raison du caractère d'intérêt général que présente la question, en raison également des décisions de principe prises par l'Assemblée départementale dans ses séances des 22 septembre 1909 et 26 avril 1911, il convenait, avant d'engager l'affaire dans cette voie, de saisir à nouveau le Conseil général, pour l'appeler à examiner s'il n'y aurait pas lieu d'amorcer avec le pont de Bruniquel la construction du chemin de vallée qui doit aboutir à Saint-Antonin, et de décider qu'en attendant l'ouverture de ce même chemin dans le département du Tarn, la voie réclamée par ladite commune soit classée comme embranchement du chemin de grande communication n° 32, dont elle constitue le prolongement direct.

En vue de cette éventualité, nous avons cru devoir proposer au Conseil municipal de Bruniquel de s'engager d'une façon ferme à contribuer à la dépense pour une somme rigoureusement égale à celle que la commune serait tenue de fournir si le chemin était construit comme vicinal ordinaire.

Nous espérons pouvoir mettre le Conseil général en présence de cet engagement au cours de sa prochaine session, et il appartiendra dès lors à cette Assemblée de se prononcer sur la prise en considération du classement de l'embranchement précité, cette solution offrant à notre avis le double avantage de contribuer à la réalisation partielle d'une œuvre d'intérêt général pouvant avoir une heureuse répercussion sur le département du Tarn, et de permettre la construction d'un pont à double voie que le Ministère ne saurait subventionner s'il était simplement destiné à livrer passage à un chemin vicinal ordinaire.»

1924

Après la guerre, la route redevient sujet de débat et de démarches. Le Conseil général se préoccupe de financement et se souvient que le T.C.F. (Touring Club de France qui était déjà intervenu au début du siècle pour pousser le Conseil à réaliser une campagne de signalisation routière) avait promis une aide qu'il convient de mobiliser.

QUATRIÈME SÉANCE

Service vicinal. - Construction d'un chemin vicinal ordinaire entre Montricoux et Saint-Antonin.

« M. ROUSSEL, rapporteur :
Dans votre séance du 20 mai dernier, vous avez bien voulu adopter le vœu que j'avais déposé concernant la construction de la route touristique dite de « La Vallée de l'Aveyron », allant de Montricoux à Saint-Antonin.

Toutes les évaluations ont été faites, tant dans notre département que dans celui du Tarn, mais il est évident que l'exécution d'un tel projet reste subordonnée à la participation du Touring-Club de France, qui est particulièrement intéressé à sa réalisation.

Le T.C.F. s'intéresse au potentiel touristique de la route...

Dans ces conditions, votre deuxième Commission vous propose de vouloir bien adopter la résolution suivante :

« Le Conseil général :
« Résolu à poursuivre la réalisation du projet d'un chemin vicinal longeant l'Aveyron entre Montricoux et St-Antonin,
Considérant que les possibilités financières de cette réalisation sont subordonnées à l'attribution par le Touring-Club de France d'une subvention importante qui pourrait d'ailleurs être échelonnée sur un certain nombre d'années; donne mandat à son Président d'intervenir auprès du Touring-Club pour lui exposer, au nom du Conseil général, tout l'intérêt touristique de la ligne projetée et appuyer officiellement la demande de subvention dont il a déjà été saisi par l'Agent-voyer en chef, le Conseil général ne pouvant indiquer les contributions du département, tant que le Touring-Club ne nous aura pas fait connaître sa part contributive pour la construction de ce chemin..

M. LE PRÉSIDENT. - Pas d'opposition ? Le voeu est adopté et votre Président se fera un devoir d'entreprendre les démarches que ce vœu lui impose. »

L'intérêt que porte le TCF à ce dossier prouve, s'il en était besoin, l'importance touristique de ce projet.

1924

RAPPORTS DES CHEFS DE SERVICE

III. - Projets à l'étude

« Construction d'un chemin vicinal ordinaire dans la vallée de l'Aveyron entre Montricoux et Saint-Antonin. - Dans sa séance du 28 mai dernier, l'Assemblée départementale a adopté le vœu suivant, déposé par M. Roussel, Conseiller général du canton de Nègrepelise et contresigné par ses collègues, MM. Roques et Constans.

Le conseiller général soussigné :

Considérant que la construction de la route Montricoux-Saint-Antonin serait une richesse pour les habitants de la vallée de l'Aveyron ;

Émet le vœu :

Qu'un projet soit de nouveau mis à l'étude, et qu'à la session d'août, M. le Préfet veuille bien nous fournir tous les renseignements nécessaires pour que la construction de cette route se fasse après entente avec le département du Tarn.

Le projet de construction de ce chemin a déjà fait l'objet d'un avant-projet très complet, présenté par le Service vicinal en 1921 et faisant ressortir la dépense, pour le Tarn-et-Garonne seulement, à 2 380 000 francs. À la même époque, notre collègue du Tarn nous avait fait connaître que les travaux à exécuter sur le territoire de ce département avaient été évalués à 1885 000 francs. L'ouverture du chemin projeté entre Montricoux et Saint-Antonin entraînerait donc une dépense supérieure à quatre millions.

En présence de cette situation, le Conseil général de Tarn-et-Garonne, dans sa séance du 20 septembre 1921, avait adopté, sur la proposition de M. le Sénateur Poitevin, rapporteur de la deuxième Commission, la résolution suivante :

Le Conseil général, résolu à poursuivre la réalisation du projet d'un chemin vicinal longeant l'Aveyron entre Montricoux et Saint-Antonin,

Considérant que les possibilités financières de cette réalisation sont subordonnées à l'attribution par le Touring-Club de France, d'une subvention importante qui pourrait d'ailleurs être échelonnée sur un certain nombre d'années donne mandat à son Président d'intervenir auprès du Touring-Club pour lui exposer au nom du Conseil tout l'intérêt touristique de la ligne projetée et le saisir officiellement d'une demande de subvention.

Cet organisme n'a pas encore fait connaître sa décision. Nous espérons cependant pouvoir fournir au Conseil général, lors de sa prochaine session, les renseignements nécessaires au sujet de cette participation et des mesures envisagées dans le département du Tarn. »

1930

Le dossier refait surface à l'occasion des projets de classement des routes en voirie communale.

Dans cette liste, l'itinéraire pour relier Montauban à Saint-Antonin passe par le plateau et la forêt de la Garrigue (qui est dans le Tarn), via Montricoux. Il n'est pas encore question de route de la vallée. C'est logique puisqu'on est dans une démarche de classement ; pourquoi une route qui n'existe pas serait classée en route nationale ?

« 13 mai 1930, le Conseil général :

Après avoir pris connaissance des propositions de classement dans la voirie nationale d'un certain nombre de chemins de G. C. du département de Tarn-et Garonne, lequel département n'a plus, depuis longtemps, de routes départementales :

Considérant :

1° Que le chemin de G. C. n° 40 de Montauban à Castelsarrasin, est le chemin vicinal le plus fréquenté du département ; que la circulation générale entre Montauban, Agen et Bordeaux, l'emprunte au même titre que la route nationale 127, parce qu'il permet un trajet moins accidenté et un peu plus court ;

2° Que l'itinéraire touristique suivant la vallée de l'Aveyron par Nègrepelisse, Montricoux, Saint-Antonin, Laguépie, assure, en ce point, la communication entre Montauban et la route nationale 122 et que la circulation qui l'emprunte a bien un caractère général qui doit s'accentuer, à mesure que seront mieux connues les régions très pittoresques desservies par cet itinéraire, ainsi que par la route nationale 122. Le dit itinéraire est le seul reliant le Quercy d'une part avec le Rouergue (Villefranche étant centre touristique) et l'Albigeois d'autre part, (Cordes étant un centre touristique).

3°. Que la liaison entre Moissac et Lauzerte doit être recherchée par les chemins de G. C. n° 41 et et 58 et non par le G. C. 2 qui est une route de coteaux, accidentée, difficile, et qui sera toujours primée par l'autre itinéraire, beaucoup plus convenable.

Demande le classement, dans la voirie nationale, des trois itinéraires qui viennent d'être indiqués et qui comportent les longueurs suivantes :

De Montauban à Castelsarrasin par le G. C. 10 : 18 k
De Montauban à Laguépie par les G. C. 1, 22, 39, 5 : 64 k[1]
De Moissac à Lauzerte par les G. C. 16, 58, 41: 15 k

ce dernier remplaçant l'itinéraire proposé par les Ministères dont la longueur est de 19 kil.

La longueur totale des chemins de G. C. du département de Tarn-et-Garonne à classer dans la voirie nationale serait porté à : 136 + 18 + 64 + 15 + 19, soit 214 kil.

Demande en conséquence, que le premier tiers à classer comprenne :

Les G. C. 13 et 13 Emt [embranchement] *de Montauban à Lavaur : 16 k*

Les G. C. 3, 59. et 24 de Fleurance à Cahors : 43 k

Les G. C. 16, 58 et 41 de Moissac à Lauzerte : 15 k 5

Total : 73 k 6

Que le deuxième tiers à classer comprenne l'itinéraire de Montauban à Laguépie par :

Les G.C. 1, 22, 39 et 5 : 64 k 3

De Montauban à Castelsarrasin par le G. C. 10 : 18 k

Total : 83 k 3

La troisième tranche étant composée des autres chemins dont le classement est envisagé par les Ministères et dont le développement est de 58 kil. savoir :

Le G. C. 4 de Montauban à Cahors : 25 k
Les G. C. 8 et 22 de Gaillac à Caussade : 23 k 2
Le G. C. 31 d'Agen à Cahors : 10 k 1
Total : 58 k 3

Telle est, Messieurs, la délibération que votre deuxième Commission vous demande d'approuver.

M. le Président. - J'ouvre la discussion sur ce sujet .Y a-t-il quelqu'un qui veuille présenter des observations sur le rapport très remarquable du docteur Constans ? Pas d'observations ? Je mets le rapport aux voix. Le rapport est adopté.»

[1] Liste des routes évoquées dans ce texte

- chemin vicinal de grande communication n° 5, ou Gc5 (82), section comprise entre Laguépie et Gastinel (en haut de la côte de Caussade-Saint-Antonin-Noble-Val) ;
- chemin vicinal de grande communication n° 39, ou Gc39 (82), section comprise entre Gastinel et Montricoux ;
- chemin vicinal de grande communication n° 22, ou Gc22 (82) : traverse l'Aveyron entre Montricoux et le Bugarel (actuellement le rond-point près du pont sur l'Aveyron;
- chemin vicinal de grande communication n° 1, ou Gc1 (82), section comprise entre le Bugarel et Montauban ;



A propos du classement en route nationale : pour relier Montauban à Lexos, une solution moins disante en 1933

En 1933, pour aller de Laguépie (RN122) à Castelsarrasin (RN113), est proposée la route nationale 658,

Depuis Montauban, elle reprend des chemins de grande communication qui vont de commune en hameau avec un tracé parfois difficile. Ainsi, pour pallier le manque de route entre Montricoux, Cazals et Saint-Antonin; elle suit le plateau via Carème pour retrouver la côte (ou la descente) - appelée côte de Caussade réalisée en 1905 - menant à Saint-Antonin. C'est de fait la route actuelle : ses détracteurs disent que, dans la forêt de la Garrigue (section dans le Tarn), c'est un désert qui est traversé. De plus, pour les habitants de Cazals, il leur faut remonter sur le plateau par une petite route très pentue pour ensuite redescendre à Saint-Antonin par la route également pentue menant à la ville.

Cette solution défavorable à Cazals fera l'objet de débats car cette côte rejoignant la nationale est difficile, étroite et virageuse.

Pour aller de Saint-Antonin à Féneyrols, la route passe rive droite sans desservir le bourg. Elle monte vers Arnac pour redescendre vers Lexos. La liste des lieux-dits ci-contre est éloquente.

Laguépie Centre
- *Pétras*
- *L'Isoule*
- *Puech Mignon*

Varen
- *La Mouline*
- *Sénils*
- *Varen Village*

Lexos
- *La Jonquière*
- *Lissagadou*

Arnac
- *Les Condamines*
- *Le Ségalar Haut*

Féneyrols
- *La Plaine*

Saint-Antonin-Noble-Val
- *Biars*
- *Prunierède*
- *Saint-Antonin-Noble-Val Village*
- *Costo Larxo*

Cazals
- *Caminade*
- *Carème*
- *Saint-Géniès*
- *Forêt de la Garrigue*

Montricoux
- *La Devèze*
- *Causoleil*
- *Montricoux Village*

Nègrepelisse
- *Mirande*
- *Les Brunis*
- *La Devèze*
- *Les Clots*
- *Les Monteils*
- *Les Prouchets*
- *L'Auzel*
- *La Bordette*
- *Nègrepelisse Centre*
- *Les Pradals*
- *Montrosiès*

Albias / Nègrepelisse
- *Enguillère*
- *Mondarre*
- *Gourdis*
- *Le Barbié*

Saint-Étienne-de-Tulmont
- *•Las Bouigues*
- *•Souillès-Nord*
- *•Rastel*

Montauban

Historique de la RN 658

À sa création, en 1933, elle est définie comme la route de Laguépie à Castelsarrasin. Dans le Tarn-et-Garonne, elle est issue :

- du chemin vicinal de grande communication n° 5, pour la section comprise entre Laguépie et Gastinel (commune de Saint-Antonin) ;
- du chemin vicinal de grande communication n° 39, pour la section comprise entre Gastinel et Montricoux ;
- d'un court tronçon du chemin vicinal de grande communication n° 22, pour traverser l'Aveyron entre Montricoux et le Bugarel ;
- du chemin vicinal de grande communication n° 1, pour la section comprise entre le Bugarel et Montauban ;
- du chemin vicinal de grande communication n° 10, pour la section comprise entre Montauban et Castelsarrasin (ancienne route départementale n° 8).
- Dans le Tarn, le tronçon de 3 km traversant la forêt de la Garrigue et enclavé dans le Tarn-et-Garonne appartenait à la voirie vicinale du Tarn-et-Garonne et faisait partie du Gc 39.

On lui adjoindra tardivement une annexe, la N 658 Bis, entre Saint-Antonin-Noble-Val et Lexos, par récupération d'une partie de la plateforme de l'ancienne voie ferrée Montauban - Lexos.

La RN 658 est déclassée en 1973 en D958 et son trajet sera remplacé par la D115 qui la doublera une fois que l'emprise de la voie ferrée sera récupérée.

https://routes.fandom.com/wiki/Route_nationale_française_658

1934

Nouvelle donne :

L'éventualité de la fermeture de la ligne de chemin de fer Montauban-Lexos fait jeter un nouveau regard sur le projet de route touristique, dès cette période.

« 1934 - Séance du Conseil général

ROUTE TOURISTIQUE DE LA VALLÉE DE L'AVEYRON

ÉTUDE DU PROJET

M. DELTHIL. - Il faut espérer que les finances départementales nous permettront de reprendre prochainement l'étude de la grande route touristique qui avait été déjà envisagée : je veux parler de la route touristique de la vallée de l'Aveyron.

M. ROQUES. - Je m'associe au vœu de notre collègue; je demanderai que cette étude soit faite rapidement en vue d'une réalisation.

M. LE PRÉFET. - Je désire simplement apporter un complément-d'information qui intéressera MM. Delthil, Bénet et Roques. Le syndicat d'initiative s'est déjà préoccupé de ce projet ; bien que la question financière soit toujours soulevée, je pense que nous arriverons à une solution heureuse.

M. BÉNET. - Etant donné la suppression de la ligne Lexos-Montauban qui est, à l'heure actuelle, envisagée, ce projet devient de toute utilité.

M. ROQUES. - Nous remercions M. le Préfet de nous avoir donné des précisions et nous lui demandons de faire en sorte que ce projet soit réalisé rapidement. »

Le chemin de grande communication devenant dans cette partie du Tarn-et-Garonne la RN 658 se veut une alternative à la liaison par la vallée de Montauban à Lexos, liaison tant attendue.

Cette nouvelle information, qui reste encore à cette date une éventualité, indique bien l'état du projet de desserte. Nous sommes aussi dans la période où toutes les lignes de chemin de fer locales ferment. La réaction du Conseil général mêle deux préoccupations : celle, maintes fois répétée : « pas de fermeture du chemin de fer sans auparavant une route de desserte » ; et celle qui valorise le projet de route en sa valeur ajoutée : touristique.

Pendant cette période de l'après-guerre, les débats au Conseil général ne sont pas très abondants.

1935

Séance du Conseil général du 16 mai

« Le Conseiller Général soussigné [1] :

« Considérant l'intérêt considérable qu'il y aurait, tant au point de vue économique que touristique, à la création d'une route dans la vallée de l'Aveyron, entre Montricoux et Saint-Antonin ;

Considérant que la route qui joint ces deux localités, route qui vient d'être incorporée au réseau d'Etat sous les numéros 658 Saint-Antonin-Montricoux et 664 Bruniquel-Montricoux, n'a été l'objet d'aucun travail de réfection de la part de l'État;

Si la ligne est fermée au trafic voyageurs, la création d'une route dans la vallée devient nécessaire.

Considérant que le département va faire un effort financier considérable pour remettre en état le réseau routier, et qu'un nouvel effort lui est difficile.

Émet le vœu :

Que le Conseil général demande à l'État de prendre à sa charge la construction de la route touristique de l'Aveyron, le département acceptant en échange de reprendre à son compte les tronçons 658 et 664 de route nouvellement incorporée au réseau de l'État. »

Le président : pas d'opposition ? Adopté. »

[1] Nom non indiqué dans la page

3

Front populaire : une opportunité manquée

1936-1938

Dans sa politique de lutte contre le chômage, le gouvernement du Front populaire inscrit spécifiquement la catégorie des routes touristiques dans les projets éligibles. Malgré des débuts très prometteurs, le dossier de la vallée de l'Aveyron n'est pas retenu.

Avec le Front populaire, une opportunité manquée

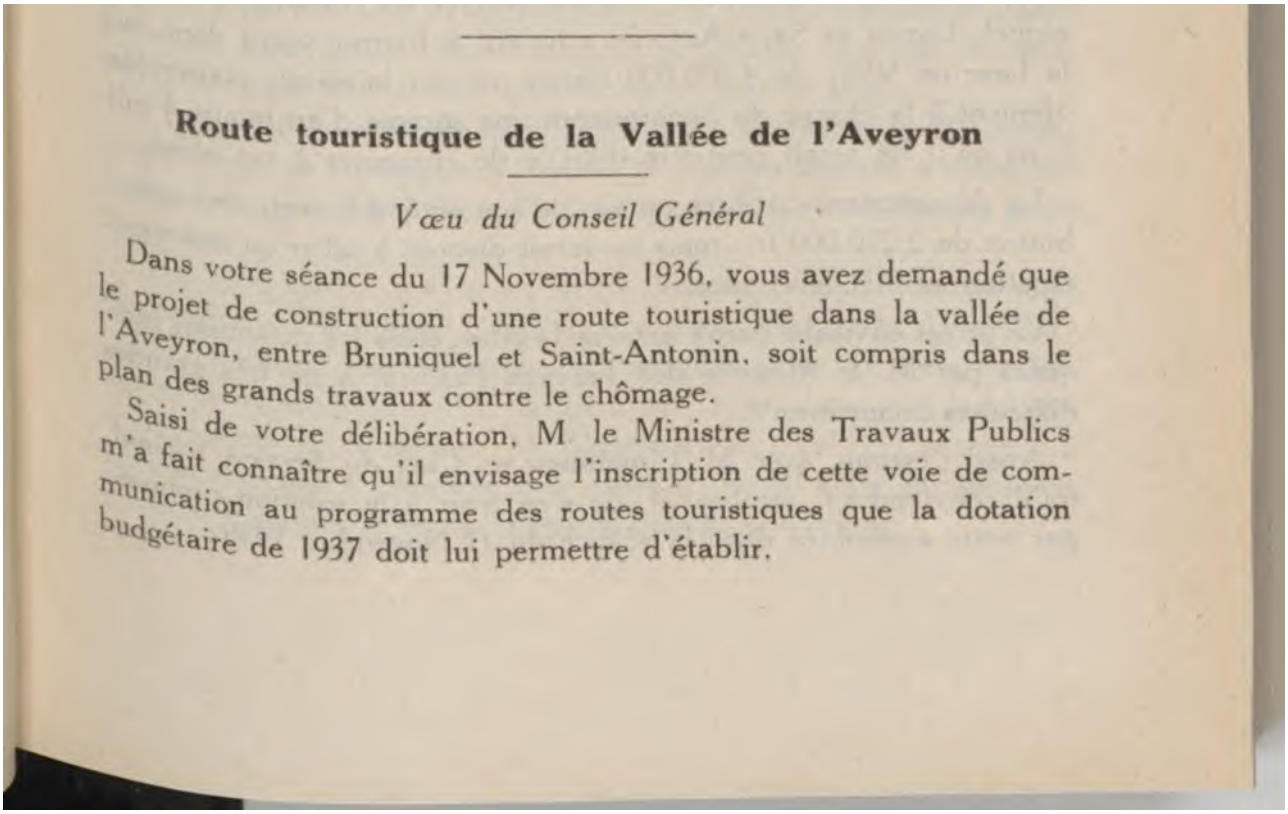
L'arrivée au pouvoir du Front populaire sera, dans ces deux années, le temps du possible : le gouvernement lance un programme de lutte contre le chômage avec des ouvertures de crédits dans de nombreux ministères, dont les Travaux publics.

1936 sera la période de mise en place de la politique de relance et de recension des projets susceptibles d'être retenus. L'objectif est de rendre ces projets opérationnels dans le cadre du budget de 1937.

Dans les programmes très variés, figurent nommément les routes touristiques.

Les années 1936 et 1937 seront donc un période de grande activité.

Pour quels résultats ?`



Route touristique de la Vallée de l'Aveyron

Vœu du Conseil Général

Dans votre séance du 17 Novembre 1936, vous avez demandé que le projet de construction d'une route touristique dans la vallée de l'Aveyron, entre Bruniquel et Saint-Antonin, soit compris dans le plan des grands travaux contre le chômage.

Saisi de votre délibération, M. le Ministre des Travaux Publics m'a fait connaître qu'il envisage l'inscription de cette voie de communication au programme des routes touristiques que la dotation budgétaire de 1937 doit lui permettre d'établir.

Loi relative à l'exécution d'un plan de travaux destiné à combattre et à prévenir le chômage

Loi du 18 août 1936 publiée au J.O. le 20 août. (Source : Gallica)

MINISTÈRE DES FINANCES

Situation résumée des recouvrements budgétaires (p. 9010).

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

Avis de concours pour la nomination d'un médecin chargé des conférences d'hygiène humaine à l'école nationale d'agriculture de Rennes (p. 9024).

Avis de concours pour la nomination d'un répétiteur d'anatomie et de physiologie comparée des animaux à l'institut national agronomique (p. 9024).

MINISTÈRE DU TRAVAIL

Avis relatifs à la consultation des organisations patronales et ouvrières en vue de l'élaboration de décrets tendant à l'application de la loi du 21 juin 1936 instituant la semaine de quarante heures dans les établissements suivants :

Bureaux, services administratifs et agences privées (p. 9024).

Commerce de gros et demi-gros de marchandises de toute nature (p. 9024).

Commerce de détail de marchandises autres que les denrées alimentaires p. 9024).

Banques et établissements de finance, de crédit et de change, entreprises d'assurances de toute nature et sociétés d'épargne (p. 9024).

CAISSE DES DÉPÔTS ET CONSIGNATIONS

Avis relatif aux comptes tombant sous l'application de la loi du 16 avril 1895 et du décret du 30 octobre 1935 (p. 9024).

Annonces (p. 9027).

DOCUMENTS ADMINISTRATIFS

PUBLIÉS EN ANNEXES

Feuilles 32 et 33 (*pour l'édition complète*).

Postes, télégraphes et téléphones. — Rapport sur la marche générale des services des postes, télégraphes et téléphones pendant l'année 1934 (p. 669 à 732) (*à suivre*).

LOIS

LOI relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage.

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — En vue de résorber le chômage, le Gouvernement est chargé de prendre par décrets délibérés en conseil des ministres, jusqu'au 31 décembre 1936, les mesures d'ordre administratif nécessaires pour préparer et exécuter un plan de grands travaux s'élevant, part des collectivités comprise, à un montant total de 20 milliards de francs, à réaliser en trois ans, en sus des programmes existants, et destiné à améliorer l'outillage économique et l'équipement agricole, sanitaire, scientifique, artistique, scolaire, sportif, touristique, maritime et colonial du pays, comme à exécuter, en général, tous travaux nécessaires d'intérêt national.

Art. 2. — En conséquence, il sera procédé, dans le délai de trois mois à dater de la promulgation de la présente loi, en modifiant et complétant, s'il y a lieu, la législation existante, à la réduction des délais des procédures d'expropriation, à toutes simplifications résultant de l'application aux travaux envisagés de dispositions législatives déjà applicables aux travaux militaires et aux travaux de la région parisienne, à la modification des plans de travaux visés par les lois autorisant les emprunts coloniaux.

Dans les mêmes conditions, le Gouvernement réorganisera les divers comités, conseils, commissions et organismes chargés de coordonner les programmes de grands travaux et d'urbanisme. Il pourra de même renforcer les cadres techniques de préparation et d'exécution de ces grands travaux sans que les augmentations de personnel puissent dépasser les chiffres suivants :

a) *Ministère des travaux publics.*

Un sous-directeur et trois chefs ou sous-chefs de bureau de l'administration centrale ;

Quatre inspecteurs généraux, dix-huit ingénieurs en chef et dix-huit ingénieurs des ponts et chaussées, cent vingt ingénieurs et ingénieurs adjoints des travaux publics de l'Etat et cent adjoints techniques des ponts et chaussées.

b) *Ministère de l'agriculture.*

Trois ingénieurs en chef, un élève ingénieur du génie rural ;

Six ingénieurs des travaux ruraux ;

Quarante adjoints techniques.

c) *Ministère de l'éducation nationale.*

Deux inspecteurs généraux des services administratifs chargés du contrôle des constructions scolaires.

A cet effet, les crédits suivants sont ouverts au titre de l'exercice 1936 :

MINISTÈRES	CHAPITRES	CRÉDITS	
Travaux publics.....	1er	50.000	1.600.000
	8	425.000	
	12	725.000	
	16	400.000	
Agriculture	77	175.000	190.000
	78	15.000	
Education nationale.....	82	36.000	

Art. 3. — Le décret-loi du 30 juin 1934 portant fixation du pourcentage des subventions allouées par l'Etat à divers titres est abrogé. Le Gouvernement fixera par décrets le taux maximum des subventions pouvant être allouées aux collectivités locales pour l'exécution de leurs travaux.

Art. 4. — Le décret du 16 juillet 1935 instituant un prélèvement général de 10 p. 100 sur les dépenses publiques n'est pas applicable aux subventions payées par l'Etat pour l'exécution des travaux effectués en application de la présente loi.

Art. 5. — Est abrogé le décret-loi du 30 octobre 1935 relatif au remboursement des frais d'étude et de contrôle occasionnés par les travaux d'équipement rural.

Art. 6. — Le Gouvernement est autorisé à reviser par décret la loi du 28 décembre 1931, modifiée par décret du 8 août 1935, facilitant la réalisation d'emprunts par les collectivités locales et le décret du 28 août 1935 portant réorganisation de la caisse de crédit aux départements et aux communes.

Art. 7. — Le Gouvernement est autorisé à prendre, avant le 31 décembre 1936, les mesures nécessaires en vue d'engager des dépenses s'élevant à un montant maximum de 4 milliards de francs.

Les payements autorisés jusqu'à la même date ne pourront excéder 1 milliard de francs.

La part incombant définitivement à l'Etat dans les travaux visés au présent article fera l'objet d'une répartition d'après laquelle les ministères de l'agriculture, de l'éducation nationale, de l'intérieur et de la santé publique recevront les crédits nécessaires à l'achèvement des programmes déjà établis par les collectivités intéressées et prêts à être immédiatement réalisés.

Ces dépenses pourront consister, soit en règlement de travaux incombant directement à l'Etat, soit en avances, subventions ou garanties et bonifications d'intérêt et bonifications d'annuités aux diverses collectivités participant à l'exécution des travaux, tels que départements, communes, syndicats de communes, établissements publics et d'utilité publique, associations syndicales, sociétés sportives agréées ou contrôlées par l'Etat, organismes d'habitations à bon marché, colonies et pays de protectorat ou sous mandat.

Les participations de l'Etat, accordées sous forme d'annuités, de garanties ou bonifications d'intérêt et de bonifications d'annuités, seront imputées sur les crédits d'engagement pour leur montant en capital.

Les payements au titre du présent article pourront être effectués jusqu'à concurrence de 500 millions de francs, par le moyen d'avances du Trésor. Le Gouvernement est, en outre, autorisé à émettre des emprunts à moyen ou long terme pour un montant maximum de 4 milliards de francs. Sur cette somme, 500 millions de francs seront affectés au remboursement des avances éventuelles du Trésor.

Art. 8. — Les mesures visées aux articles précédents, ainsi que les engagements de dépenses, seront soumis à la ratification du Parlement avant le 31 décembre 1936.

Art. 9. — Des décrets rendus sous le contre-seing du président du conseil, des ministres de l'économie nationale, des finances, ainsi que des ministres intéressés, augmenteront les crédits ouverts au titre du fonds d'armement, d'outillage et d'avances sur travaux institué par la loi de finances du 31 décembre 1935, à concurrence des crédits de payement accordés par la présente loi et par celles qui interviendront ultérieurement pour autoriser l'exécution des programmes successifs composant le plan des travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage.

Il sera établi, chaque année, en annexe au projet de budget, un tableau faisant connaître le montant et la répartition probable des crédits qui devront être ouverts au fonds d'armement, d'outillage et d'avances sur travaux, en exécution tant de l'article 39 de la loi de finances du 31 décembre 1935 que du présent article.

Art. 10. — Il est précisé que la part du ministère de l'agriculture et celle du ministère de l'éducation nationale ne seront pas inférieures, pour chacun de ces ministères, au quart de la part incombant définitivement à l'Etat dans la répartition visée à l'article 7.

Art. 11. — L'exécution des travaux devra être confiée à des entreprises françaises employant exclusivement la main-d'œuvre nationale et utilisant un outillage et un matériel d'origine française.

En cas d'impossibilité absolue et dûment constatée, des dérogations ne pourront être accordées que par décision ministérielle.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Vizille, le 18 août 1936.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le président du conseil,
LÉON BLUM.

Le ministre des finances,
VINCENT AURIOL.

Le ministre de l'économie nationale,
CHARLES SPINASSE.

Le ministre de l'éducation nationale,
JEAN ZAY.

Le ministre des travaux publics,
ALBERT BEDOUCE.

Le ministre du commerce,
PAUL BASTID.

Le ministre de l'agriculture,
GEORGES MONNET.

Le ministre du travail,
JEAN LEBAS.

Le ministre de l'air,
PIERRE COT.

Le ministre de la santé publique,
HENRI SELLIER.

Le ministre de l'intérieur,
ROGER SALENGRO.

Le ministre de la défense nationale et de la guerre,
ÉDOUARD DALADIER.

Le ministre des postes, télégraphes et téléphones,
ROBERT JARDILLIER.

Le ministre de la marine,
GASNIER-DUPARC.

Le ministre des colonies,
MARIUS MOUTET.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
MARC RUCART.

LOI ten… 25 jui… code d…

Le Sén… adopté,
Le Pré… gue la l…

Article … 25 juin 1… de justic…

La pré… le Sénat … sera exéc…
Fait à …

Par le …
Le présid…
LÉ…
Le…

Le minis…
MAR…

LOI con…

Le Séna… adopté,
Le Prési… la loi dor…

Art. 1er. … pour les … des servi… de la cat… dessous :

1er éche…
2e échel…
3e échel…
4e échel…
5e échel…

1er éche…
2e éch…
3e échel…
4e échel…

La répar… ployés civ… gories A et… 1936 par … publique … employé … d'âge supé… quée par l… vigueur.

Un règle… déterminer… limite d'âg… tionnaires … décret du 2… fication dan…

Art. 2. — … les membr… cour des … conformém… sente loi : …

Ministère des travaux publics : autorisation d'engagement de dépenses et ouverture de crédits au titre de la loi du 18 août 1936

J.O. le 14 octobre. (Source : Gallica)

Art. 2. — Les ministres des affaires étrangères, de l'intérieur, des finances, de l'économie nationale, du commerce et de l'agriculture sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 13 octobre 1936.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des affaires étrangères,
YVON DELBOS.

Le ministre de l'intérieur,
ROGER SALENGRO.

Le ministre des finances,
VINCENT AURIOL.

Le ministre de l'économie nationale,
CHARLES SPINASSE.

Le ministre du commerce,
PAUL BASTID.

Le ministre de l'agriculture,
GEORGES MONNET.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Transfert de chaire sur le budget de l'Université.

Par décret en date du 9 octobre 1936, rendu sur le rapport du ministre de l'éducation nationale, la chaire de langues et littératures comparées (budget de l'Etat) de la faculté des lettres de l'université de Lille (dernier titulaire, M. Bertrand) sera prise en charge, à compter du 1er janvier 1937, par le budget de l'université de Lille.

Caisse nationale de la recherche scientifique.

Par arrêté du ministre de l'éducation nationale et du ministre des finances en date du 5 octobre 1936, les recettes et les dépenses du budget rectificatif de la caisse nationale de la recherche scientifique pour l'exercice 1936 sont arrêtées à la somme totale de 13 millions 24.391 fr. 92.

Liste d'aptitude aux fonctions de professeur dans les lycées de la Seine et de Seine-et-Oise, pour une année, à compter du 1er juillet 1936.

(2e liste supplémentaire.)

Pour les chaires de grammaire.

M. Cornu, professeur au lycée de Beauvais (1).

M. Costedoat, professeur au lycée de Bordeaux.

Pour les chaires d'histoire.

M. Abramovitsch, professeur au lycée de Rouen.

M. Méthivier, professeur au lycée de Tours.

(Arrêté ministériel du 13 octobre 1936.)

(1) Application de l'article 3 (§ 2), du décret du 10 avril 1925 sur avis du comité consultatif.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

Ecole nationale des eaux et forêts.

Par arrêté en date du 12 octobre 1936, M. Michon (Paul) et M. Morellet (Jacques), élèves diplômés de l'institut national agronomique, sont nommés à l'école nationale des eaux et forêts au titre des services forestiers des colonies.

Les nominations de MM. Michon et Morellet ne deviendront définitives que sur la production, au moment de leur entrée effective à l'école nationale des eaux et forêts :

1° D'un certificat médical établi par deux médecins militaires et constatant que les intéressés ne sont atteints d'aucune affection susceptible d'entraîner leur inaptitude au service actif des colonies ;

2° De l'engagement, prévu à l'article 7 du décret du 12 juillet 1924, de servir pendant dix ans aux colonies.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Autorisation d'engagement de dépenses et ouverture de crédits au titre de la loi du 18 août 1936.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil, des ministres de l'économie nationale, des finances et des travaux publics,

Vu la loi du 18 août 1936 relative à l'exécution d'un plan de grands travaux destiné à combattre et à prévenir le chômage, et notamment l'article 9 de ladite loi ;

Vu les articles 38, 39 et 41 de la loi de finances du 31 décembre 1935 portant fixation du budget général de l'exercice 1936 ;

Vu les décrets du 1er septembre 1936 et du 3 octobre 1936,

Décrète :

Art. 1er. — Le ministre des travaux publics est autorisé à engager, avant le 31 décembre 1936, au titre de la loi du 18 août 1936, des dépenses s'élevant à la somme totale de 49.500.000 fr., applicable aux objets ci-après :

Contribution au développement touristique : encouragement aux plans d'urbanisme et mise en valeur de sites touristiques (refuges, aménagement de parcs, camps, etc.)	7.500.000
Contribution au développement touristique : installation du centre national et des bureaux d'accueil (ports et frontières), matériel de propagande (films, disques, etc.)	1.500.000
Contribution au développement touristique : hygiène et équipement sportif, stations climatiques et sports d'hiver	12.250.000
Construction de routes nationales touristiques et appareils de désenneigement	11.750.000
Abris et travaux dans les petits ports de pêche	5.000.000
Musée permanent des travaux publics à l'exposition de 1937	5.500.000
Réédition des feuilles de la carte géologique	1.000.000
Construction et aménagement de locaux administratifs à Paris et en province. — Matériel de bureau	4.500.000
Subvention aux laboratoires d'électrotechnique et d'électrochimie de l'université de Toulouse, d'hydrodynamique marin de Biarritz	500.000
Total	49.500.000

Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, au titre de la 1re section du fonds d'armement, d'outillage et d'avances sur travaux, pour l'exercice 1936, en addition aux crédits ouverts par la loi de finances du 31 décembre 1935 et par des décrets spéciaux, des crédits s'élevant à la somme totale de 12.375.000 fr., et répartis conformément à l'état ci-après :

CHAPITRES	SERVICES	MONTANT des crédits.
K. 15	Contribution au développement touristique : encouragement aux plans d'urbanisme et mise en valeur de sites touristiques (refuges, aménagement de parcs, camps, etc.) (exécution de la loi du 18 août 1936)	1.875.000
K. 16	Contribution au développement touristique : installation du centre national et des bureaux d'accueil (ports et frontières) ; matériel de propagande (films, disques, etc.) (exécution de la loi du 18 août 1936)	375.000
K. 17	Contribution au développement touristique : hygiène et équipement sportif. Stations climatiques et sports d'hiver (exécution de la loi du 18 août 1936)	3.062.500
K. 18	Construction de routes nationales touristiques et appareils de désenneigement (exécution de la loi du 18 août 1936)	2.937.500
K. 19	Abris et travaux dans les petits ports de pêche (exécution de la loi du 18 août 1936)	1.250.000
K. 20	Musée permanent des travaux publics à l'exposition de 1937 (exécution de la loi du 18 août 1936)	1.375.000
K. 21	Réédition des feuilles de la carte géologique (exécution de la loi du 18 août 1926)	250.000
K. 22	Construction et aménagement de locaux administratifs à Paris et en province. Matériel de bureau (exécution de la loi du 18 août 1936)	1.125.000
K. 23	Subvention aux laboratoires : d'électrotechnique et d'électrochimie de l'université de Toulouse ; d'hydrodynamique marin de Biarritz (exécution de la loi du 18 août 1936)	125.000
	Total	12.375.000

1936

Séance du Conseil général du 17 novembre

Service vicinal - Chemin touristique de la Vallée de l'Aveyron

M. ROQUES, rapporteur.

« J'ai l'honneur de déposer sur votre bureau, en complet accord avec mes collègues et amis, M. le Docteur Bénet et M. Laplume, le vœu suivant :

Le Conseil général de Tarn-et-Garonne,

Désirant fermement, pour des raisons d'ordre économique et touristique et aussi d'intérêt général, la réalisation immédiate de la route de la vallée de l'Aveyron, entre Bruniquel et Saint-Antonin, appelée à desservir des villages et hameaux actuellement enclavés au point de vue routier;

Considérant qu'il existe déjà, entre Montauban et Laguépie, une route nationale qui suit la vallée de l'Aveyron jusqu'à Bruniquel, puis de Saint-Antonin à Laguépie;

Considérant qu'il serait évidemment logique que le tracé de cette route se développe constamment dans la vallée fertile et peuplée, au lieu de l'abandonner, pour desservir entre Montricoux et Saint-Antonin une région inculte et presque dépeuplée ;

Considérant qu'un avant-projet très poussé a déjà été étudié par le Service Vicinal ;

Demande à l'État de décider que le projet de construction de cette route nationale, partie comprise entre Bruniquel et Saint-Antonin, sera compris dans le programme de grands travaux actuellement en préparation pour 1937.»

Rebondissant sur les possibilités de la loi d'août 1936, le Conseil général, dans un long débat, émet le vœu de s'insérer dans le programme et demande à l'État de décider que le projet de construction de cette route nationale, partie comprise entre Bruniquel et Saint-Antonin, sera compris dans le programme de grands travaux actuellement en préparation pour 1937.

« De plus, le Conseil général,

Soucieux de manifester le très grand intérêt qu'il attache à cette construction, s'engage, dès à présent

1° à accepter que soit à nouveau incorporé dans le réseau départemental le tronçon de la route nationale N° 658 compris entre Montricoux et Saint-Antonin, dès que la nouvelle voie sera ouverte à la circulation ;

2° à contribuer par une subvention dont les modalités seront fixées ultérieurement, à la dépense nécessitée par l'exécution du projet.

Le Conseil général, tient enfin à souligner qu'il ne peut être question de supprimer le trafic voyageurs sur la voie ferrée de Montauban à Lexos, tant que cette route ne sera pas construite, des raisons topographiques ne permettant pas, en l'état actuel du réseau routier, la création d'autobus de remplacement, pour desservir les communes de Penne et de Cazals. »

« M. LE PRÉFET. - L'Administration s'associe complètement à ce vœu. Je demanderai au Conseil général de vouloir bien se prononcer rapidement sur cette question qui intéresse à la fois le département de Tarn-et-Garonne et celui du Tarn.

Si l'Assemblée prend dès aujourd'hui une décision, je pourrai transmettre le dossier à mon collègue de ce département pour qu'il consulte, de son côté, le Conseil Général.

M. ROQUES. - L'intervention de M. le Préfet ne m'étonne pas ; je sais toute la sollicitude qu'il porte à cette route touristique qui intéresse au plus haut degré toute cette région du département. Je crois que, si le Conseil général n'y voit pas d'inconvénient, cette question pourrait être débattue tout de suite puisque la Commission des Travaux Publics a statué avec avis favorable. Si le Conseil général se rallie à son avis, M. le Préfet aura en mains ce projet, dont il pourra ainsi saisir sans retard son collègue du Tarn.

M. LE PRÉSIDENT. - Le Conseil général veut-il, contrairement au règlement, discuter immédiatement ce projet ?

Pas d'opposition?

Je donne la parole à M. le Docteur Bénet, rapporteur de la Commission.

Répondant au vœu du Conseil d Arrondissement de Montauban et des Conseils municipaux de Cazals et de Bruniquel, le Service technique a repris l'étude de cette importante question de construction d'une route touristique dans la vallée de l'Aveyron, entre Bruniquel et Saint-Antonin.

Comme je vous le disais tout à l'heure, il importe de souligner que ce projet figurait déjà au premier plan des aménagements touristiques susceptibles d'être exécutés dans le département. Le Conseil général et le Syndicat d'initiative de Tarn-et-Garonne s'intéressent depuis longtemps à cette question qui peut être considérée comme résolue au point de vue technique. Malheureusement, M. le Préfet a formulé les plus expresses réserves sur la solution financière, en raison du chiffre particulièrement élevé de la dépense. Cette dépense se chiffre, en effet, à 5.600.000 francs environ pour le département de Tarn-et-Garonne et 2.500.000 francs pour celui du Tarn.

Il n'est pas douteux que l'ordre de grandeur de cette dépense soulève de grosses difficultés, même en escomptant le concours de l'État et le concours, nécessairement limité, des communes. Le département ne peut, en ce moment, y faire face, car nous ne devons pas oublier qu'il doit assurer par priorité un programme de travaux assez étendu, pour adapter la voirie départementale aux besoins de la circulation moderne. La réfection des chaussées et des ouvrages d'art est un programme de longue haleine qui exige un effort financier considérable. En conséquence, M. le Préfet nous indique dans son rapport une solution plus pratique.

Puisque la nouvelle voie présente un caractère touristique et, par conséquent, d'intérêt national, il y aurait lieu, semble-t-il, d'en prévoir la réalisation aux frais de l'État. Cette solution aurait comme contre-partie la remise au département du tronçon de route nationale N°658, compris entre Montricoux et Saint-Antonin.

Depuis 1930, en effet, l'État a classé dans le réseau national, sous le N°658, une route allant de Montauban à Laguépie. Le tracé de cette route, entre Montricoux et Saint-Antonin,

« Considérant qu'il existe déjà, entre Montauban et Laguépie, une route nationale qui suit la vallée de l'Aveyron jusqu'à Bruniquel, puis de Saint-Antonin à Laguépie;
« Considérant qu'il serait évidemment logique que le tracé de cette route se développe constamment dans la vallée fertile et peuplée, au lieu de l'abandonner, pour desservir entre Montricoux et Saint-Antonin une région inculte et presque dépeuplée ; (...)
« Considérant qu'un avant-projet très poussé a déjà été étudié par le Service Vicinal ;
« Demande à l'État de décider que le projet de construction de cette route nationale, partie comprise entre Bruniquel et Saint-Antonin, sera compris dans le programme de grands travaux actuellement en préparation pour 1937 ».

abandonne la vallée pour traverser le « Caussé », dans une région à peu près dépeuplée et inculte. Entre Montricoux et Bruniquel, l'ancien chemin de G. C, N° 1 a été également incorporé à la route nationale N° 664, dite de Gaillac à Caussade. Il serait logique, pour des raisons économiques et touristiques, qui ne sauraient laisser indifférents les pouvoirs publics, que la route nationale se prolongeât au delà de Bruniquel jusqu'à Saint-Antonin par la vallée de l'Aveyron.

L'État qui dispose, malgré la crise actuelle, de moyens financiers autrement étendus que les collectivités locales, se doit de mettre en valeur cette intéressante région.

Dans ces conditions, votre 4e Commission, après avoir examiné le Projet, qu'elle connaît depuis longtemps, s'est rangée à l'avis de le Préfet et des Services techniques, et m'a chargé d'inviter le Conseil général à demander à l'État de prendre à sa charge la construction de cette route, avec comme contre-partie, la remise au département du tronçon de la route nationale N° 658, compris entre Montricoux et Saint-Antonin.

M. Le PRÉSIDENT. - Sous quelle forme voulez-vous, M. le Préfet, que nous présentions cette délibération ?

M. Le PRÉFET. - Cette question va venir à nouveau devant vous lorsque vous aurez à vous prononcer sur le programme des Grands Travaux qui est actuellement en cours de préparation. En ce qui concerne le rapport présenté par M. Bénet, l'Administration transmettra le dossier au département du Tarn.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous pourrions, d'ores et déjà, prendre en considération le projet de résolution présenté par M. Roques, approuver les conclusions du rapporteur et dire que la construction de cette route, qui a un caractère d'intérêt national, sera comprise dans le programme de Grands Travaux à présenter à l'État.

M. VEYRIAC. - J'ai une observation à formuler. Dans le premier projet qui avait été étudié par le Service Vicinal, il avait été décidé que le Touring-Club apporterait au département une contribution de 100.000 francs.

M. LE PRÉFET. - Il s'agit là d'un engagement de principe que cette Association n'a pas encore tenu.

M. ROQUES. - J'ai correspondu avec le Président du Touring- Club. Cette Association a envisagé favorablement le principe d'une participation. Elle m'a même demandé le montant du devis. Le Président m'a indiqué que le projet serait examiné dans le courant de décembre et qu'il envisagerait une participation assez importante.

M. DAILLE. - Je demande si vous avez prévu le prolongement de cette route jusqu'à Laguépie.

M. LE PRÉSIDENT. - C'est entendu, vous avez satisfaction.

Je mets donc aux voix les conclusions de la Commission. Elles tendent :

1 ° à voter le projet de résolution qui nous a été présenté par M. Roques au début de cette discussion;

2° à approuver les conclusions de votre Rapporteur;

3° à décider que le projet sera inscrit au programme de Grands Travaux à présenter à l'Etat;

4° à demander à M. le Préfet d'inviter le Touring-Club à nous faire connaître le montant de sa participation éventuelle à la dépense envisagée.

Avis contraire ? Les conclusions de la Commission sont adoptées ». ■

La presse en chœur...

Un vœu du Conseil général de Tarn-et-Garonne en faveur des grands travaux

Montauban, 18 novembre. — Le Conseil général du Tarn-et-Garonne a adopté mardi un vœu qui sera transmis au ministre de l'intérieur et demandant « que les municipalités soient déchargées du service de contrôle des étrangers », et un autre vœu, qui sera adressé au ministre des travaux publics, demandant « que la route touristique de l'Aveyron, de Saint-Antonin à Bruniquel dont le projet remonte à plus de trente ans, soit comprise dans la première tranche des grands travaux ».

La Petite Gironde, 18 novembre 1936 ▲

Tarn-et-Garonne

MONTAUBAN, 18 novembre. — (Dép. *Havas.*) — Le conseil général de Tarn-et-Garonne a voté une motion demandant que la route touristique de la vallée de l'Aveyron, entre Bruniquel et Saint-Antonin, soit comprise dans la première tranche des grands travaux actuellement en préparation.

Le Matin,, 19 novembre 1936 ▲

Le conseil général de Tarn-et-Garonne demande que la route touristique de la vallée de l'Aveyron fasse partie des grands travaux

Montauban, 18 novembre. — Le conseil général du Tarn-et-Garonne a voté une motion demandant que la route touristique de la vallée de l'Aveyron, entre Bruniquel et Saint-Antonin, soit comprise dans la première tranche des grands travaux actuellement en préparation, spécifiant que l'administration départementale est prête à apporter à la réalisation de ce projet la part de contribution qui lui incombe.

Le préfet du Tarn, dont le département est également intéressé à cette question, a été avisé de cette décision, qui sera transmise aujourd'hui au président du conseil.

La Dépêche, 19 novembre 1936 ▲

TARN-ET-GARONNE

Le Conseil général du Tarn-et-Garonne a adopté un vœu qui sera transmis au ministre de l'Intérieur, et demandant « que les municipalités soient déchargées du service de contrôle des étrangers », et un autre vœu, qui sera adressé au ministre des Travaux publics, demandant « que la route touristique de l'Aveyron, de Saint-Antonin à Bruniquel, dont le projet remonte à plus de trente ans, soit comprise dans la première tranche des grands travaux. »

Le Petit Bleu de Paris 19 novembre 1936

Quelle position vu du Tarn ?

À reculons ?

Le préfet du Tarn-et-Garonne a dit à l'assemblée le 17 novembre : « Si l'Assemblée prend dès aujourd'hui une décision, je pourrai transmettre le dossier à mon collègue de ce département pour qu'il consulte, de son côté, le Conseil général. »

Depuis des années, depuis que ce dossier a été ouvert, le Conseil général du Tarn a fait preuve de réticence (voir page 12).

L'annonce de la politique nationale de grands travaux donne du corps au projet et les élus peuvent espérer, de la part du Tarn, un engagement plus marqué, plus fort

En 1936, une délibération dresse la liste des routes touristiques prévues dans le département du Tarn (voir page suivante) et précise bien que les choix sont faits en fonction du « degré d'intérêt que celui-ci présente pour cette collectivité. »

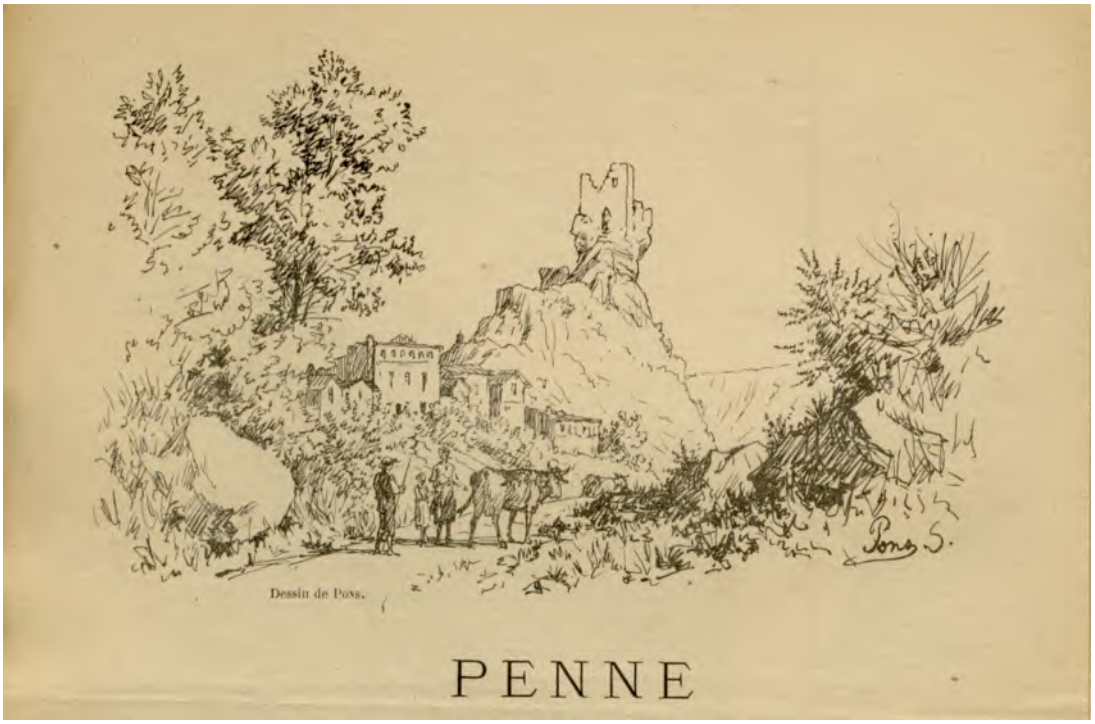
6 projets sont retenus et, le sixième, la route touristique des gorges de l'Aveyron bénéficie d'une aide fixée à 10%, soit le taux le plus faible.

En 1937, la question est à nouveau posée, cette fois-ci de façon plus formelle car il s'agit du montage financier qui va être adressé au ministère des Travaux Publics. Il est bien rappelé que la commune de Penne ne peut pas participer au financement ; le Conseil général maintient sa position de 1936 : 10% de 3 000 000 fr, soit 300 000 fr. Cette part est calculée uniquement sur la portion de route dans le département du Tarn.

Globalement, le Département se sent peu concerné par le dossier. Bien qu'il y ait eu des échanges entre préfets, le sujet ne provoque pas de débat dans l'assemblée. Explorant l'ensemble des comptes rendus de sessions du Conseil, nous n'avons trouvé que deux occurrences pour la route touristique, soit justement celles de 1936 et 1937, quand la pression grandit.

21 avril 1937 « Il ne lui paraît pas possible, au surplus, de majorer la contribution financière dont vous avez accepté le principe dans votre session de novembre 1936.

En conséquence, j'ai l'honneur de vous proposer de bien vouloir confirmer que le département du Tarn contribuera à concurrence de 10 % [300 000 fr] aux frais de construction de la route touristique de Bruniquel à St-Antonin par Penne et Cazals (section comprise dans le département) »



Dans cette vue d'artiste du château de Penne, faut-il voir dans le chemin qui passe au pied du château, l'état des routes en cette fin de XIXe siècle ?
Le Quercy : revue illustrée, littéraire, artistique et musicale / directeur : Édouard Forestié. 1er janvier 1892 - Source : Gallica

1936-1937 - TARN

Débats au Conseil général du Tarn

1936

3°) Construction de routes touristiques.

« Parmi ces réalisations, un premier groupe comprend les projets d'amélioration de circuits touristiques, desservant certaines parties du département du Tarn qui se recommandent par la beauté des sites et dont l'amélioration des facilités d'accès est grandement désirable.

Le second groupe prend place dans une sorte de coordination d'itinéraires intéressant du point de vue touristique plusieurs départements.

Dans les propositions qui vous sont soumises, il a été tenu compte, pour la détermination de la part contributive du département du Tarn dans chaque projet, du degré d'intérêt que celui-ci présente pour cette collectivité.

Premier groupe.

Grande communication n° 14 - Vallée du Sant :

Montant total de la dépense : 700.000

Participation 50 % : 350.000

Reste : 350.000

Deuxième groupe.

G. C. n° 55 - Vallée de l'Agout :

Montant total de la dépense : 1.800.000

Participation 50 % : 900.000

Reste : 900.000

Troisième groupe.

G. C. n° 77 - Vallée du Tarn :

Montant total de la dépense : 3.000.000

Participation 30 % : 900.000

Reste : 2.100.000

Quatrième groupe.

Communes de Sérénac, Crespinet et Villefranche:

Montant total de la dépense : 1.000.000

Participation 40 % : 400.000

Reste : 600.000

Cinquième groupe.

V. O. n° 3 de Durfort et V.O. n° 4 des Cammazès ;

Montant total de la dépense : 250.000

Participation 40 % : 100.000

Reste : 150.000

Sixième groupe.

Vallée de l'Aveyron. Chemin à construire entre St-Antonin et Bruniquel, traversant la commune de Penne-du-Tarn :

Montant total de la dépense : 3.000.000

Participation 10 % : 300.000

Reste : 2.700.000 »

1937

Construction d'uns route touristique entre Bruniquel et Saint-Antonin.

« 1re séance du mercredi 21 avril 1937.

Demande d'une contribution financière du département. (Rapport de M. le Préfet, page 230).

M. ICHARD, rapporteur. - M. le Préfet nous a saisis d'un rapport concernant la création d'une route touristique entre Bruniquel et St-Antonin, par Penne et Cazals.

Il y expose que M. le Ministre des Travaux Publics envisage d'inscrire la route dont il s'agit au programme des routes touristiques que la dotation budgétaire de 1937 doit lui permettre d'établir.

Toutefois, une décision définitive ne pourra être prise à cet égard, que lorsque le Parlement aura adopté le projet de loi en instance pour définir le statut de ces voies de communication.

Mais, d'ores et déjà, M. le Ministre demande que les collectivités locales intéressées s'engagent à fournir une contribution dont le montant ne pourra pas, conformément au projet de loi susvisé, être inférieur à 50 %.

La dépense qui résulterait pour le département du Tarn de la prise en charge d'une contribution de cette importance serait de 1.500.000 francs, étant donné que la partie de la route projetée à établir sur le territoire du département a été estimée à 3.000.000 de francs.

Votre Commission, Messieurs, croit vouée à l'insuccès de toute demande de participation adressée à la commune de Penne, seule intéressée dans le département à la contribution de la route projetée.

Il ne lui paraît pas possible, au surplus, de majorer la contribution financière dont vous avez accepté le principe dans votre session de novembre 1936.

En conséquence j'ai l'honneur de vous proposer de bien vouloir confirmer que le département du Tarn contribuera à concurrence de 10 % aux frais de construction de la route touristique de Bruniquel à St-Antonin par Penne et Cazals (section comprise dans le département).

Les travaux étant estimés à 3.000.000 de francs, la participation financière du département s'établirait à 300.000 francs.

Les conclusions de la Commission sont adoptées. »

Route touristique de la Vallée de l'Aveyron
Vœu du Conseil Général

« Dans votre séance du 17 Novembre 1936, vous avez demandé que le projet de construction d'une route touristique dans la vallée de l'Aveyron entre Bruniquel et Saint-Antonin. soit compris dans le plan des grands travaux contre le chômage.

Saisi de votre délibération, M. le Ministre des Travaux Publics fait connaître qu'il envisage l'inscription de cette voie de communication au programme des routes touristiques que la dotation budgétaire de 1937 doit lui permettre d'établir.

Toutefois, une décision définitive à cet égard ne pourra être prise que lorsque le Parlement aura adopté le projet de loi en instance pour définir le statut des routes touristiques.

Il sera ensuite nécessaire de procéder au classement de la route projetée dans le réseau des routes touristiques, soit par une loi, soit par un décret en Conseil d'État.»

1937 : route contre chemin de fer. Le Conseil général met en regard l'avenir incertain de la ligne Montauban-Lexos et le projet de la route dans la vallée de l'Aveyron.
Pas question de fermeture de la ligne s'il n'y a pas en échange, en compensation, une route via la vallée

«Mais M. le Ministre ajoute que, d'ores et déjà, il faut envisager qu'en raison des avantages dont bénéficieront les populations desservies, les collectivités locales intéressées (Conseil général et Conseils municipaux) devront s'engager à fournir une contribution dont le montant ne pourra pas, conformément au projet de loi susvisé, être inférieur à 50% de la dépense.

Il m'invite donc à vous saisir de cette question, notamment en ce qui concerne la contribution que les collectivités locales devront fournir pour la réalisation éventuelle de l'ouvrage.

D'autre part, M. l'Ingénieur en Chef du Service Vicinal, auquel j'ai communiqué les indications données par M. le Ministre des Travaux publics, expose, dans le rapport ci-joint, que les dépenses de construction de la route, évaluées précédemment à 5.600.000 francs pour le Tarn-et-Garonne et à 3.000.000 pour le Tarn, s'élèveraient actuellement, en tenant compte de la nouvelle situation économique, à 8.400.000 francs pour le premier département et à 4.500.000 fr.pour le second.

La contribution que notre département et les communes de Bruniquel, Cazals et Saint-Antonin auraient à fournir serait donc, sur la base de 50%, de 4.200.000 francs, ce qui laisserait vraisemblablement à la charge du département une somme d'au moins 4 millions qu'il lui serait peut-être difficile de consacrer à cet objet.»

« Le département du Tarn aurait, de son côté, à fournir une contribution de 2.250.000 fr., mais ne serait disposé à offrir qu'une participation de 300.000 francs.

Le projet envisagé paraît ainsi se heurter, dans les conditions indiquées par M. le Ministre des Travaux Publics, à de très grandes difficultés financières.

Aussi j'estime, avec M. l'Ingénieur en Chef du Service Vicinal, qu'il conviendrait, semble-t-il, de s'en tenir à la solution proposée par votre assemblée dans la séance du 17 Novembre 1936 :

1 - Construction de la route touristique par l'État, au titre de déviation de la route nationale N° 658, dans la partie comprise entre Bruniquel et Saint-Antonin ;

2 - Remise au département de cette section de route, suivant son tracé actuel entre Montricoux et Saint-Antonin ;

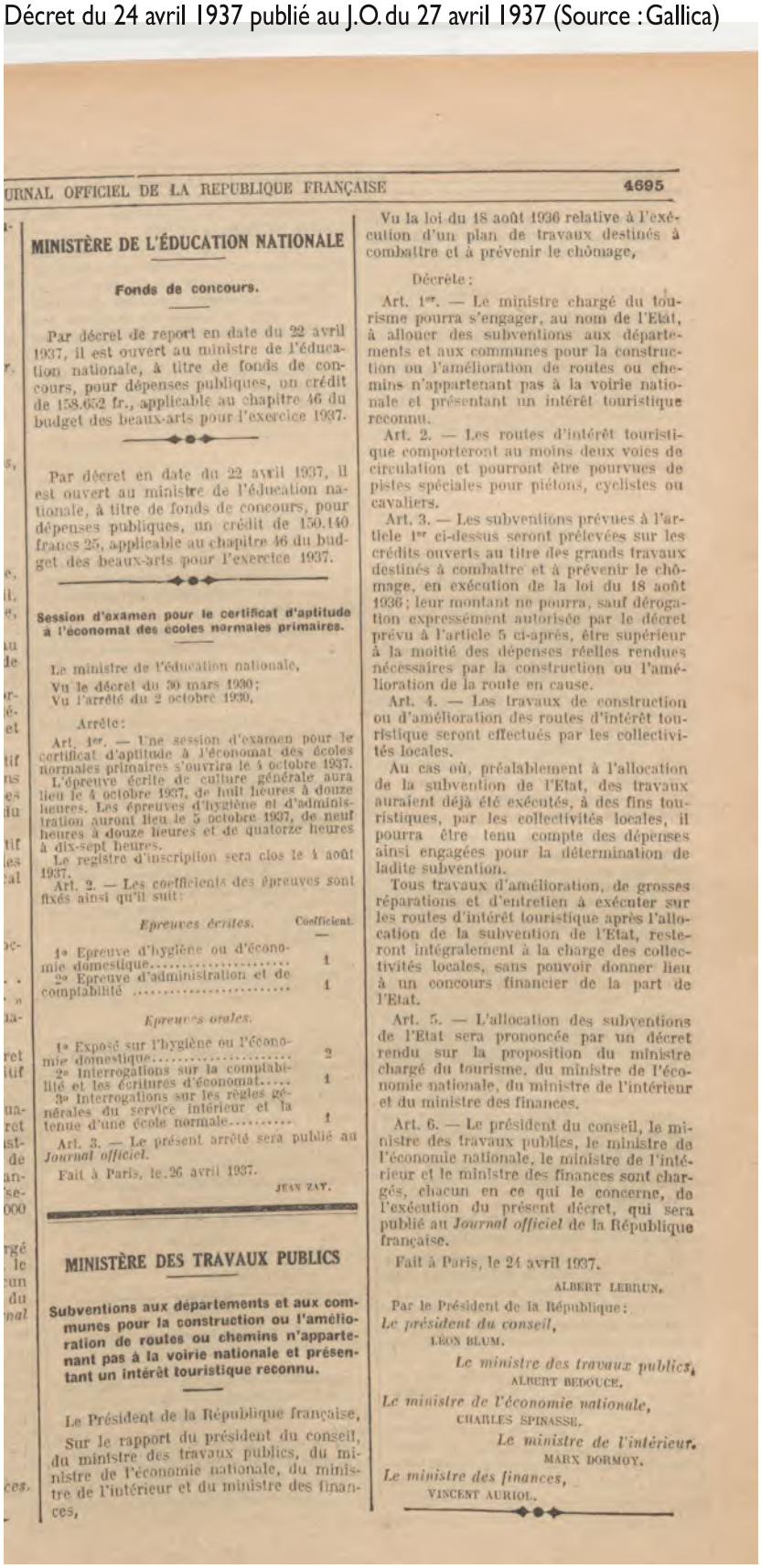
Acceptation de principe d'une contribution départementale peu élevée, compte tenu que la mise en état de la section précitée de la route nationale n° 658 entraînera, pour le département, une dépense d'environ 800.000 francs.

Il vous appartient d'examiner de nouveau cette affaire et de prendre la décision que vous jugerez le plus conforme aux intérêts dont vous avez la charge. «

Ministère des Travaux publics

Subventions aux départements et aux communes pout la construction ou l'amélioration des routes ou chemins n'appartenant pas à la voirie nationale et présentant un intérêt touristique reconnu.

Décret du 24 avril 1937 publié au J.O. du 27 avril 1937 (Source : Gallica)



URNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE 4695

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE

Fonds de concours.

Par décret de report en date du 22 avril 1937, il est ouvert au ministre de l'éducation nationale, à titre de fonds de concours, pour dépenses publiques, un crédit de 158.652 fr., applicable au chapitre 46 du budget des beaux-arts pour l'exercice 1937.

Par décret en date du 22 avril 1937, il est ouvert au ministre de l'éducation nationale, à titre de fonds de concours, pour dépenses publiques, un crédit de 150.140 francs 25, applicable au chapitre 46 du budget des beaux-arts pour l'exercice 1937.

Session d'examen pour le certificat d'aptitude à l'économat des écoles normales primaires.

Le ministre de l'éducation nationale,
Vu le décret du 30 mars 1930;
Vu l'arrêté du 2 octobre 1930,

Arrête:

Art. 1er. — Une session d'examen pour le certificat d'aptitude à l'économat des écoles normales primaires s'ouvrira le 4 octobre 1937.
L'épreuve écrite de culture générale aura lieu le 4 octobre 1937, de huit heures à douze heures. Les épreuves d'hygiène et d'administration auront lieu le 5 octobre 1937, de neuf heures à douze heures et de quatorze heures à dix-sept heures.
Le registre d'inscription sera clos le 4 août 1937.
Art. 2. — Les coefficients des épreuves sont fixés ainsi qu'il suit:

Epreuves écrites.	Coefficient.
1° Epreuve d'hygiène ou d'économie domestique	1
2° Epreuve d'administration et de comptabilité	1
Epreuves orales.	
1° Exposé sur l'hygiène ou l'économie domestique	2
2° Interrogations sur la comptabilité et les écritures d'économat	1
3° Interrogations sur les règles générales du service intérieur et la tenue d'une école normale	1

Art. 3. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel*.

Fait à Paris, le 26 avril 1937.

JEAN ZAY.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Subventions aux départements et aux communes pour la construction ou l'amélioration de routes ou chemins n'appartenant pas à la voirie nationale et présentant un intérêt touristique reconnu.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du président du conseil, du ministre des travaux publics, du ministre de l'économie nationale, du ministre de l'intérieur et du ministre des finances,
Vu la loi du 18 août 1936 relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage,

Décrète:

Art. 1er. — Le ministre chargé du tourisme pourra s'engager, au nom de l'Etat, à allouer des subventions aux départements et aux communes pour la construction ou l'amélioration de routes ou chemins n'appartenant pas à la voirie nationale et présentant un intérêt touristique reconnu.
Art. 2. — Les routes d'intérêt touristique comporteront au moins deux voies de circulation et pourront être pourvues de pistes spéciales pour piétons, cyclistes ou cavaliers.
Art. 3. — Les subventions prévues à l'article 1er ci-dessus seront prélevées sur les crédits ouverts au titre des grands travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage, en exécution de la loi du 18 août 1936; leur montant ne pourra, sauf dérogation expressément autorisée par le décret prévu à l'article 5 ci-après, être supérieur à la moitié des dépenses réelles rendues nécessaires par la construction ou l'amélioration de la route en cause.
Art. 4. — Les travaux de construction ou d'amélioration des routes d'intérêt touristique seront effectués par les collectivités locales.
Au cas où, préalablement à l'allocation de la subvention de l'Etat, des travaux auraient déjà été exécutés, à des fins touristiques, par les collectivités locales, il pourra être tenu compte des dépenses ainsi engagées pour la détermination de ladite subvention.
Tous travaux d'amélioration, de grosses réparations et d'entretien à exécuter sur les routes d'intérêt touristique après l'allocation de la subvention de l'Etat, resteront intégralement à la charge des collectivités locales, sans pouvoir donner lieu à un concours financier de la part de l'Etat.
Art. 5. — L'allocation des subventions de l'Etat sera prononcée par un décret rendu sur la proposition du ministre chargé du tourisme, du ministre de l'économie nationale, du ministre de l'intérieur et du ministre des finances.
Art. 6. — Le président du conseil, le ministre des travaux publics, le ministre de l'économie nationale, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 avril 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République:
Le président du conseil,
LÉON BLUM.
Le ministre des travaux publics,
ALBERT BEDOUCE.
Le ministre de l'économie nationale,
CHARLES SPINASSE.
Le ministre de l'intérieur,
MARX DORMOY.
Le ministre des finances,
VINCENT AURIOL.

Le décret, tout en précisant les modalités d'attribution des subventions, définit ce qu'est une route touristique : « au moins deux voies de circulation et pourront être pourvues de pistes spéciales pour piétons, cyclistes ou cavaliers ».

On verra dans un autre texte qu'il y a l'obligation d'avoir 10 m de large, ce qui pose problème dans certains cas de topographie contraignante, d'où la demande de tolérer 8 mètres, quitte à prévoir des zones plus larges pour le croisement des véhicules.

Ministère des Travaux publics

Répartition d'engagement, ouverture et annulation de crédits de payements pour l'exécution d'un plan de travaux contre le chômage : 12 175 000 francs.

Décret publié au J.O. du 20 octobre 1937 (Source : Gallica)

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'hommage de notre respectueux dévouement.

Le président du conseil,
CAMILLE CHAUTEMPS.
Le ministre des affaires étrangères,
YVON DELBOS.
Le ministre de l'intérieur,
MARX DORMOY.

Le Président de la République française,

Sur la proposition du président du conseil des ministres, du ministre des affaires étrangères et du ministre de l'intérieur,

Vu le décret en date du 22 juin 1937 nommant M. Albert Sarraut ministre d'Etat;

Vu la délibération du conseil des ministres en date du 2 octobre 1937,

Décrète :

Art. 1er. — M. Albert Sarraut, ministre d'Etat, est délégué par le Gouvernement pour exercer, en son nom, le contrôle des administrations de l'Afrique du Nord relevant de l'autorité métropolitaine et pour coordonner, dans les conditions du statut respectif des trois territoires, l'action d'ensemble de la politique française.

Art. 2. — Les administrations visées par l'article précédent et les départements ministériels dont elles relèvent fourniront au ministre d'Etat tous les éléments utiles à l'exercice de sa délégation.

Le ministre d'Etat fixe les directives et arrête les décisions nécessaires pour assurer la coopération des divers départements ministériels compétents et coordonner par leur intermédiaire l'action des administrations nord-africaines qui leur sont rattachées.

Art. 3. — Le président du conseil, le ministre des affaires étrangères et le ministre de l'intérieur sont chargés de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 octobre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :
Le président du conseil,
CAMILLE CHAUTEMPS.
Le ministre des affaires étrangères,
YVON DELBOS.
Le ministre de l'intérieur,
MARX DORMOY.
Le ministre d'Etat,
ALBERT SARRAUT.

Répartition d'autorisations d'engagement, ouverture et annulation de crédits de payement pour l'exécution d'un plan de travaux contre le chômage (ministère des travaux publics).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du président du conseil et du ministre des finances,

Vu la loi du 18 août 1936 relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage;

Vu la loi du 31 décembre 1936 portant fixation du budget général de l'exercice 1937, et notamment ses articles 23 et 24;

Vu la loi du 30 juin 1937 relative au report de crédits de l'exercice 1936 à l'exercice 1937;

Vu les décrets portant autorisations d'engagement et ouvertures de crédits de payement sur l'exercice 1937 au titre de la loi du 18 août 1936;

Vu le décret-loi du 30 juillet 1937 pris en application de la loi du 30 juin 1937;

Vu le décret du 30 septembre 1937, constatant le montant des dépenses effectivement engagées au titre de la loi du 18 août 1936 à la date du 30 juillet 1937, et portant nouvelle répartition d'autorisations d'engagement,

Décrète :

Art. 1er. — Le montant des autorisations d'engagement accordées au ministre des travaux publics, par l'état B annexé au décret du 30 septembre 1937 est réparti par chapitres comme suit :

Chap. AA. — Contribution au développement touristique, encouragement aux plans d'urbanisme et mise en valeur des sites touristiques (refuges, aménagement de parcs, camps, etc.)	770.000
Chap. AB. — Contribution au développement touristique, installation du centre national et des bureaux d'accueil (ports et frontières), matériel de propagande, films, disques.	660.000
Chap. AC. — Contribution au développement touristique, hygiène et équipement sportif, stations climatiques et sports d'hiver	2.925.000
Chap. AD. — Constructions de routes nationales touristiques et appareils de désenneigement	750.000
Chap. AD *bis*. — Subvention pour construction de routes d'intérêt touristique	12.175.000
Chap. AE. — Abris et travaux dans les petits ports de pêche	500.000
Chap. AF. — Musée permanent des travaux publics à l'exposition de 1937	6.000.000
Chap. AF *bis*. — Aménagement des pavillons de tourisme et du thermalisme à l'exposition de 1937	600.000
Chap. AG. — Réédition des feuilles de la carte géologique	150.000
Chap. AH. — Construction et aménagement de locaux administratifs à Paris et en province, matériel de bureau	750.000
Chap. AH *bis*. — Reconstruction de l'école des mines	2.500.000
Chap. AH *ter*. — Reconstruction du bâtiment des phares et balises	»
Chap. AI. — Subvention aux laboratoires de l'électrotechnique et d'électrochimie de l'université de Toulouse, d'hydrodynamique marin de Biarritz	»
Chap. AI *bis*. — Subvention au laboratoire d'électrochimie de l'université de Toulouse	»
Chap. AJ. — Remplacement du matériel de précision du service du nivellement général de la France et développement du réseau de repères établi par ce service	1.087.000
Routes.	
Chap. AK. — Construction de routes nationales	7.700.000
Chap. AL. — Construction de grosses réparations de ponts.	24.000.000
Chap. AM. — Amélioration de l'ancien et du nouveau réseau de routes nationales	3.000.000
Chap. AM *bis*. — Amélioration et suppression de passages à niveau sur les routes nationales	6.700.000
Navigation.	
Chap. AN. — Travaux d'établissement et d'amélioration sur les voies de navigation intérieure	1.029.000
Chap. AN *bis*. — Travaux de réparations sur les voies de navigation intérieure	1.205.000
Chap. AO. — Travaux de protection contre les eaux	350.000
Ports maritimes.	
Chap. AP. — Travaux d'extension, d'amélioration et de restauration des ports maritimes	1.838.000
Chap. AP *bis*. — Travaux de réparations des ports maritimes	3.813.000
Chap. AQ. — Travaux d'extension, d'amélioration et de restauration des phares, balises et signaux divers	2.000.000
Forces hydrauliques et distribution d'énergie électrique.	
Chap. AR. — Constructions de lignes électriques d'interconnexion	200.000
Mines.	
Chap. AS. — Construction de dépôts de pétrole	8.913.000
Chap. AT. — Subvention à l'office national des combustibles liquides pour les recherches pétrolières en France, aux colonies et dans les pays de protectorat	»
Chap. AU. — Construction d'une usine d'hydrogénation (frais d'études)	378.000
Total	90.123.000

Art. 2. — Les crédits de payement ouverts au ministre des travaux publics au titre de l'exercice 1937, pour l'exécution de la loi du 18 août 1936 tant par des décrets pris en application de l'article 23 de la loi de finances du 31 décembre 1936 que par la loi de report du 30 juin 1937 sont

Source gallica.bnf.fr / DILA

Ministère des Travaux publics
Subventions de l'État (routes d'intérêt touristique)

Décret du 16 décembre publié au J.O. du 20 décembre 1937 (Source : Gallica)

Au Journal Officiel, 8 routes touristiques sont reconnues et financées : Corrèze (2), Vaucluse, Var, Aveyron, Côtes-du-Nord, Isère, Drôme

Coûts de projets : 16 500 000 fr.
Aide de 50% (ou plus selon les projets) :
12 175 000 fr. (Corrèze, Vaucluse, : 75%)

Total 41.300

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

Subventions de l'Etat (routes d'intérêt touristique).

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, du ministre de l'intérieur et du ministre des finances,

Vu le projet présenté les 16-25 mars 1937, par les ingénieurs du service vicinal de la Corrèze, pour l'aménagement, par ce département, au titre des routes d'intérêt touristique, de l'itinéraire Neuvic-Marèges ;

Vu l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la Corrèze en date du 4 mai 1937 ;

Vu la loi du 18 août 1936 relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage ;

Vu le décret du 3 avril 1937 autorisant le ministre des travaux publics à engager, pendant l'année 1937, une dépense de 5 millions de francs à titre de subventions pour la construction de routes d'intérêt touristique ;

Vu le décret du 24 avril 1937 fixant les conditions dans lesquelles lesdites subventions seront allouées aux départements et aux communes, pour que ces collectivités exécutent les travaux de construction ou d'amélioration de routes ou chemins n'appartenant pas à la voirie nationale et présentant un intérêt touristique reconnu, et notamment l'article 5 de ce décret ;

Vu le décret du 19 octobre 1937 portant répartition d'autorisations d'engagement, ouverture et annulation de crédits de payement au titre de la loi du 18 août 1936 susvisée,

Décrète :

Art. 1er. — Il est alloué au département de la Corrèze, au titre des routes d'intérêt touristique, une subvention qui, dans la limite d'un maximum de 600.000 fr., sera égale exceptionnellement à 75 p. 100 de la dépense réelle correspondant à des travaux, évalués à 800.000 fr., à effectuer sur l'itinéraire Neuvic-Marèges, conformément au projet présenté, les 16-25 mars 1937, entre le pont d'Eyiac et Argentat, conformément au projet présenté, les 17-30 avril et 3 mai 1937, par les ingénieurs du service vicinal de la Corrèze.

Art. 2. — Cette subvention sera imputée sur l'autorisation d'engagement inscrite, au titre des subventions pour construction de routes d'intérêt touristique, à l'article 1er du décret du 19 octobre 1937 susvisé.

Art. 3. — Le ministre des travaux publics, le ministre de l'intérieur et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 16 décembre 1937.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :
Le ministre des travaux publics,
HENRI QUEUILLE.

Le ministre de l'intérieur,
MARX DORMOY.

Le ministre des finances,
GEORGES BONNET.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, du ministre de l'intérieur et du ministre des finances,

Vu le rapport de l'ingénieur en chef du service vicinal du département de Vaucluse en date du 14 mai 1937 ;

Vu la délibération du conseil général de Vaucluse, en date du 15 mai 1937, tendant à l'aménagement d'une route touristique pour la desserte des villages de Saint-Léger, Brantes et Savoillans, dans la vallée du Thoulourenc ;

Vu la loi du 18 août 1936 relative à l'exécution d'un plan de travaux destinés à combattre et à prévenir le chômage ;

Vu le décret du 3 avril 1937 autorisant le ministre des travaux publics à engager, pendant l'année 1937, une dépense de 5 millions de francs à titre de subventions pour la construction de routes d'intérêt touristique ;

Vu le décret du 24 avril 1937 fixant les conditions dans lesquelles lesdites subventions seront allouées aux départements et aux communes, pour que ces collectivités exécutent les travaux de construction ou d'amélioration de routes ou chemins n'appartenant pas à la voirie nationale et présentant un intérêt touristique reconnu, et notamment l'article 5 de ce décret ;

Vu le décret du 19 octobre 1937 portant répartition d'autorisations d'engagement, ouverture et annulation de crédits de payement au titre de la loi du 18 août 1936 susvisée,

Décrète :

Art. 1er. — Il est alloué au département de Vaucluse, au titre des routes d'intérêt touristique, une subvention qui, dans la limite d'un maximum de 225.000 fr., sera égale exceptionnellement à 75 p. 100 de la dépense réelle correspondant à des travaux, évalués à 300.000 fr., à effectuer sur la route de la vallée du Thoulourenc, conformément au rapport présenté, le 14 mai 1937, par l'ingénieur en chef du service

Retour sur les débats du Conseil général

Session du 22 avril 1937.

L'intérêt de ce long texte est de faire apparaître, tout au long des échanges, les points clés ou points durs de ce dossier. Ce qui permet d'expliquer en partie pourquoi ce projet n'est pas retenu.

SÉANCE DU 22 AVRIL 1937

Coordination des Transports ferroviaires et routiers

Suppression ou Modification de Services

Avis du Conseil Général

Délégation à la Commission Départementale

Nous avons mis en gras les points-clés ; et en italique les commentaires ou indications que nous jugeons utiles.

A priori, l'intitulé de cette commission semble n'avoir aucun rapport avec la route de la vallée, sauf que régulièrement, dans les discussions, on associe route et chemin de fer, le chemin de fer ne pouvant pas être supprimé s'il n'y a pas la route comme voie de desserte :

« M. BÉNET, rapporteur.

« Dans notre séance du 19 novembre dernier, nous avons exprimé le désir que la suppression des trains de voyageurs sur la ligne de Montauban à Lexos ne soit envisagée qu'après la construction de la route touristique de la Vallée de l'Aveyron.

« Tenant compte de notre vœu, M. le Ministre des Travaux publics a renvoyé à M. le Préfet le dossier du projet établi par la Compagnie des Chemins de Fer, en vue de faire procéder à une nouvelle étude de la question par le Comité technique départemental des Transports.

« D'autre part, une circulaire ministérielle en date du 23 novembre 1936 a prescrit aux Comités techniques d'entreprendre une étude pour déterminer les services ferroviaires et routiers dont l'intérêt général commande la suppression ou la modification, compte tenu de l'intérêt des usagers. Les projets ainsi établis devront être soumis au Conseil général ainsi qu'à la Chambre de Commerce et à la Chambre d'Agriculture avant d'être transmis au Ministère.

Le Comité technique de Tarn-et-Garonne n'ayant pas encore terminé les études qui lui avaient été demandées, M. le Préfet nous propose de donner délégation à la Commission départementale pour examiner, le cas échéant, les projets qui pourraient être établis avant notre prochaine session et donner son avis à nos lieux et place.

M. LE PRÉFET. - Je reviendrai tout à l'heure sur cette question. Il s'agit ici simplement de la réponse de M. le Ministre des Travaux publics, qui a retenu la suggestion du Conseil général et les réserves faites par votre Assemblée pour la suppression de la ligne Montauban-Lexos.

M. LE PRÉSIDENT. - Le rapport de notre collègue M. Bénet se lie étroitement à ce que l'on a appelé la réalisation de la route touristique de la Vallée de l'Aveyron. Voulez-vous que nous abordions tout de suite cette question et, si vous me le permettez, je vous demanderai de la rapporter moi-même.

Nous avons décidé, c'était l'objet du rapport de M. Bénet, que nous ne pouvions pas accepter la suppression du transport des voyageurs sur la ligne de Lexos tant qu'on ne nous aurait pas donné des moyens de communication. Depuis longtemps, le Conseil général s'est préoccupé de la construction de la route touristique de la vallée de l'Aveyron, qui est un des plus importants projets intéressant votre région

Le président parle d'ère nouvelle qui fait allusion au tourisme que la route doit favoriser, la situation (notamment au sens géographique) devant s'améliorer.

Laissez-moi vous répéter ce que je vous ai dit tout à l''heure : nous allons vers une ère nouvelle. Il est certain que votre département vit surtout de ses produits agricoles et de sa situation au point de vue touristique qui doit cependant s'améliorer. Vous avez à penser au présent mais aussi à l'avenir. Si vous réfléchissez, vous verrez que c'est une question capitale pour votre département. Ce débat aurait été engagé ici par M. Daille, s'il n'avait pas été obligé de s'absenter. Il vous aurait dit lui-même que vos représentants au Parlement sont allés tous parfaitement unis sur ce point, au Ministère des Travaux Publics. »

Ici apparaît un point capital : deux projets en France dont celui du Tarn-et-Garonne :

« Le Ministre a pris notre démarche en considération puisque sur deux routes touristiques qui vont être créées en France, il y en a une pour le Tarn-et-Garonne.

Restent les questions plus pratiques et je laisserai à mon ami Daille le soin de les préciser. »

Point difficile : la réticence du Conseil général du Tarn à participer au financement.

« J'insiste simplement sur ce point : nous sommes liés, pour cette affaire avec le département du Tarn. Celui-ci, qui a dans cette route un intérêt bien moindre, paraît se refuser à tout effort. Je crois, néanmoins, que, si vous preniez une autre décision et si vous faisiez appel à sa raison, il consentirait à voter une participation à la dépense.

Quant à nous, l'État nous donne 50 %. Je n'entre pas dans le détail nous devons cependant considérer que cette participation à 50 % se trouve singulièrement diminuée pour deux raisons : la première, c'est que l'État a une route nationale qu'il n'entretien pas, qui le gêne et qu'il veut incorporer dans notre voirie départementale, c'est entendu, nous pouvons reprendre cette route, mais son entretien sera une charge supplémentaire pour le département.

M. LE PRÉFET. - Je reviendrai tout à l'heure sur cette question. Il s'agit ici simplement de la réponse de M. le Ministre des Travaux publics, qui a retenu la suggestion du Conseil général et les réserves faites par votre Assemblée pour la suppression de la ligne Montauban-Lexos.

M. LE PRÉSIDENT. - En second lieu, l'État va supprimer le service des voyageurs dans cette région qui, de ce fait, se trouvera déshéritée. C'est donc un préjudice sérieux pour le département, qui aura à faire face aux moyens de communication, afin de ne pas priver les populations des avantages dont elles bénéficiaient jusqu'à ce jour. Telle est la situation désavantageuse qui nous est créée par l'État.

Il ne s'agit pas, bien entendu, de voter aujourd'hui les crédits nécessaires. Mais je vous le répète parce que je crois que ma responsabilité de Président du Conseil général est engagée, non pas seulement aujourd'hui mais aussi pour l'avenir : vous feriez une faute si vous ne décidiez pas que le Conseil général doit consentir un sacrifice pour cette route touristique, qui ne va pas bénéficier simplement - et je dis cela en me tournant vers mes amis de Gascogne - ***qui ne va pas bénéficier simplement, dis-je, à la région qu'elle dessert, mais aussi au département tout entier. Contribuer au développement de ce mouvement touristique, c'est assurer la fortune de nos régions surtout pour l'avenir.***

J'aurais encore quelques observations à faire, mais je cède la parole à notre ami Daille.

M. DAILLE. - Je m'excuse d'avoir été retenu hors de l'Assemblée pendant ces deux jours. J'ai pris connaissance de la question qui vient d'être mise à l'ordre du jour par notre Président et voici les considérations et les conclusions auxquelles je vous prie de bien vouloir vous rallier.

Dans sa séance du 17 novembre 1936, le Conseil général a envisagé à nouveau la construction de la route touristique de l'Aveyron comme route nationale et décidé de demander à l'État que le projet de construction de cette route nationale, entre Bruniquel et Saint-Antonin serait compris dans le programme de grands travaux en préparation pour 1937.

De plus, le Conseil Général, qui était soucieux de manifester le très grand intérêt qu'il attachait à cette construction, s'engagea dès lors, c'est-à-dire en 1936 :

1 ° À accepter que soit à nouveau incorporé dans le réseau départemental le tronçon de la route nationale N° 638 compris entre Montricoux et Saint-Antonin, dès que la nouvelle voie sera ouverte à la circulation.

Notre Président, M. Delthil, vient de mettre ce point en lumière, mais je tiens à souligner à mon tour, que ce qui avait été distrait du réseau départemental et qui va être repris par le département va constituer pour ce dernier une charge nouvelle, car il résultera de cette reprise du tronçon de la route qui relie Montauban à Saint-Antonin une réfection qui n'a pu être faite faute de crédit, par le Service des Ponts et Chaussées.

2° Le Conseil général s'engageait à contribuer, par une subvention dont les modalités seraient à fixer, à la dépense nécessitée par l'exécution du projet.

Telles sont les propositions faites en 1936.

Saisi de cette délibération qui lui avait été transmise par M. le Préfet, **M. le Ministre des Travaux Publics, par lettre du 11 février 1937, a fait connaître qu'il s'engageait à inscrire cette route au programme des routes touristiques que la dotation budgétaire de 1937 doit lui permettre d'établir.**

« Ceci est un peu résultat de la démarche que les parlementaires de Tarn-et-Garonne ont faite auprès des Travaux publics. Je dis bien tous les parlementaires, ce qui montre l'intérêt général que nous attachons à la réalisation de ce qui n'est plus un simple vœu.

Mais le Ministre ajoute : "d'ores et déjà, il faut envisager qu'en raison des avantages dont bénéficieront les populations desservies, les collectivités locales intéressées (Conseil général et Conseils Municipaux) devront s'engager à fournir une contribution dont le montant ne pourra pas être inférieur à 30 %".

C'est ce que vous disait tout à l'heure notre Président. D'avance nous pouvons compter sur une subvention de 30 % comme part de l'État. Le reste doit être pris en charge par le département et, dit le Ministre, « les collectivités municipales intéressées ».

Je vous prie de saisir de cette question, nous dit le Ministre, le Conseil général de votre département, notamment en ce qui concerne la contribution que les collectivités locales devront fournir pour la réalisation éventuelle de l'opération envisagée. »

Voilà donc où en est la question. En réponse à ce que je vous exprimais en novembre 1936, l'Administration préfectorale ayant transmis les conclusions de nos délibérations sous forme du texte que je vous ai résumé, le Ministre des Travaux publics nous fait connaître quelles sont les conditions dans lesquelles l'État pourra participer. Il nous donne les plus larges espérances en ce qui concerne l'inscription pour le programme des grands travaux de 1937 de la construction de la route touristique que nous réclamons.

Voici maintenant l'économie du projet, tel qu'il résulte des données qui nous ont été fournies par M. l'Ingénieur en Chef du Service Vicinal, consulté à cet effet par M. le Préfet.

Le projet de cette route qui s'étend sur les deux départements du Tarn-et-Garonne et du Tarn, présente, entre Bruniquel et Saint-Antonin, seule section à construire, un développement de 23 km 500 dont 11 kilomètres dans le Tarn-et-Garonne et 12 km 300 dans le Tarn.

En 1936, les dépenses de construction avaient été respectivement évaluées à 3 600 000 francs pour le Tarn-et-Garonne et 3 000,00 pour le Tarn.

Il ne faut pas oublier que nous avons deux ponts à construire. ce qui augmente la part du Tarn-et-Garonne et il faut que nos commettants sachent cela, car ils ne comprendraient pas que pour 11 kilomètres de route, nous ayons à voter un crédit aussi élevé. ***Le coût est élevé, il continue de monter, mais il ne faut pas hésiter compte tenu de l'impact de la route, pour les riverains, pour tout le département.***

D'autre part, en raison des circonstances économiques, de l'application des lois sociales qui, actuellement, influent sur l'établissement des devis, il y a lieu de tenir compte d'une majoration dont le coefficient peut être évalué à 1,50. La part du département de Tarn-et-Garonne serait donc portée à 8 400 000 francs et celle du Tarn à 4 500 000 francs.

La part du département, en tenant compte de la participation que les communes intéressées auraient à fournir - et ici je fais quelques réserves en ce qui concerne les communes, car nous ne savons pas exactement l'effort qu'elles consentiront - la part du département dis-je, serait ramenée au minimum à 4 000 000.

La situation financière du département nous permet difficilement d'envisager une contribution de cet ordre de grandeur. Mais le Conseil général ne doit pas, cependant, hésiter à s'imposer les plus grands sacrifices pour assurer la réalisation de ce projet - on dit à tort impatiemment attendu - car, en réalité, il est patiemment attendu par les populations de toute une importante région du département, par le Syndicat d'initiative et tous les groupements locaux, qui ne nous ont pas trop alertés sans cesser cependant, d'apporter à cette question une attention vigilante.»

«La construction de la route de la vallée de l'Aveyron ne présente pas seulement un intérêt touristique mais aussi un intérêt économique car la suppression de la voie ferrée de Montauban à Lexos doit avoir de graves répercussions économiques.»

«C'est pourquoi je crois devoir répéter ce que vous disait tout à l'heure notre Président,M. Delthil : comme Conseillers Généraux et comme Parlementaires, nous avons fait auprès des divers Ministères, depuis quelques années, depuis que s'agite la question de coordination, des démarches réitérées pour que les trafics voyageurs soient maintenus sur cette ligne. La Compagnie des Chemins de fer nous a fait connaître qu'elle n'était pas disposée à nous donner satisfaction, sous prétexte que la dépense serait par trop onéreuse. Il y a lieu de noter, cependant que nous avons obtenu des promesses formelles pour d'autres lignes où la suppression était également envisagée, par exemple la ligne Montauban-Castres où le principe des automotrices a été admis par la Compagnie.

Nous devons être persévérants, non seulement au Parlement mais encore auprès des divers Ministères, et j'estime que nous devons exprimer ici, fermement, le vœu qu'impose la nécessité d'assurer le trafic des voyageurs dans les régions de Bruniquel et Saint-Antonin.

Il nous faut donc que nous reprenions les conclusions de notre dernière session. Nous demandons simplement que, quoi qu'il advienne, quelles que soient les décisions prises par le Parlement en ce qui concerne la coordination et la suppression théorique du service Montauban-Lexos, un service voyageur et un service marchandises soient assurés, quotidiennement en ce qui concerne les voyageurs, pour les marchandises, le problème est déjà à l'étude. On peut rendre justice à la modération de nos désirs.

Notre vœu ne doit pas rester lettre morte. Le Parlement ne peut plus rester indifférent. Il doit réaliser la coordination, ne serait-ce que pour alléger nos impôts généraux qui sont de l'ordre de 5 milliards en raison des conventions qui lient l'État avec les Compagnies de chemins de Fer pour la garantie d'intérêts. C'est donc une nécessité absolue : ***il y a une route de remplacement économique qui s'impose pour suppléer le service que la voie ferrée n'assurerait plus.***

L'État se doit également de faire entrer en ligne de compte les dépenses de mise en état du tronçon actuel de la route nationalisé entre Montricoux et le sommet de la côte de Saint-Antonin, qui n'a fait l'objet, jusqu'à ce jour, d'aucun aménagement moderne, non pas par négligence mais par suite de l'insuffisance des crédits. Ces dépenses se chiffreraient à 800 000 francs, ce qui porterait la part département à 4 800 000 francs. Nous vous demandons donc d'enregistrer la carence de l'État, qui n'a pas donné aux Ponts et Chaussées des crédits suffisants pour l'entretien de cette route pendant les années précédentes.

Le Conseil général tiendra néanmoins à concrétiser l'intérêt qu'il porte à cette affaire en votant le principe d'une subvention élevée. Nous ne pouvons nous engager, en ce moment-ci, à décider un emprunt de 4 000 000, mais notre intention doit s'exprimer d'une manière positive ; nous ne demanderons rien de particulier comme inscription de crédit au budget supplémentaire, mais le Conseil est souverain pour se prononcer sur les dépenses du budget prochain.

Je résume donc mes propositions et vous demande :

1° de décider que ***le département accepte, en principe, de participer pour un million à la construction de cette route****, celle dont je vous indiquais tout à l'heure l'économie, c'est-à-dire les 11 kilomètres qui sont dans le département de Tarn-et-Garonne ;*

*2° de maintenir notre délibération du 17 novembre 1936, en qui concerne l****a remise éventuelle au département du tronçon de route nationale 658 comprise entre Montricoux et Saint-Antonin.*** *qui mettra à notre charge une dépense de 800 000 francs environ.*

Nous nous engageons donc, dès aujourd'hui, à faire une dépense de 1 000 000. J'invite l'Assemblée à accueillir à l'unanimité mes propositions.

3° Nous décidons, en outre, d'appeler à nouveau l'attention du Ministre des Travaux publics sur le fait que ***la suppression de la voie ferrée Montauban-Lexos ne peut être envisagée que si le trafic en est assuré par une route de remplacement, le tracé de cette route se confondant entre Montricoux et Saint-Antonin avec celui de la route touristique.»***

L'Etat propose une aide de 50% mais le Conseil général espère une majoration compte tenu de l'intérêt général et pas seulement touristique[1].

«4° La contribution de l'État, en ce qui concerne les grands travaux, a été définitivement établie, par la lettre adressée à M. le Préfet, à 50 %.»

[1] Les décrets de décembre 1937 prouveront que cette majoration n'était pas impensable puisque certains projets (Corrèze, Vaucluse) modestes certes ont pu en bénéficier.Voir page 29.

« Mais à ce moment-là, le Ministre ou son Administration n'envisageait que le point de vue touristique. Or, il y a également un point de vue économique.

L'État nous prive d'un service public car avec la suppression du trafic voyageur et peut-être même de marchandises sur la ligne Montauban-Lexos, c'est toute une région qui serait abandonnée et, pour ainsi dire, punie de sa beauté. Il est incontestable que le Ministre des Travaux publics doit envisager la majoration de sa subvention de 50 %, qui est basée uniquement sur le point de vue touristique. Cet élément important d'ordre économique devant se traduire pour l'État, sur le plan ferroviaire, par une économie importante qui devrait s'ajouter en complément à la subvention de 50 %.

Telles sont les conclusions que j'ai l'honneur de vous soumettre pour la réalisation prochaine d'un projet qui ne présente pas seulement un intérêt départemental mais aussi un intérêt national pour la mise en valeur d'une région particulièrement riche en beautés naturelles.

Je remercie, en terminant, M. le Préfet des éléments et des détails qu'il a bien voulu nous communiquer.

M. LE PRÉSIDENT - Je crois qu'il ne sera plus utile de discuter après les quelques précisions que je vais donner. En réalité, si nous acceptons les propositions de la Commission, la part du département sera de 4 000,000. Nous offrons la reprise de la route nationale 658 ce qui fait pour nous une majoration de 800 000 francs. Nous allons discuter au Ministère des Travaux Publics, et il est certain que nous allons essayer de faire entrer dans la caisse du département, pour une large part, l'économie que va faire l'État. Mais reste à savoir tout de même, si, en n'offrant qu'une somme de 1 million, nous aurons gain de cause ! Car il faut bien voir la situation telle qu'elle se présente : si le Conseil général de Tarn-et-Garonne demande quelque chose, tous les Conseils Généraux sont également prêts à solliciter des crédits et les sommes que l'État a à sa disposition ne sont pas infinies.

Le président estime qu'il faut être ambitieux, débat que nous retrouverons au moment de prendre une décision budgétaire.

J'estime que ce chiffre de 1 million est insuffisant pour amorcer la discussion. Je crois fermement, et vous êtes certainement de mon avis, que cette route est extrêmement utile ; il faut nous donner, à nous qui allons en défendre la réalisation, des moyens financiers qui apporteront plus de force dans notre discussion. ***Il serait bon que nous puissions annoncer une participation de 1 400 000 ou 1 500 000 francs.***

M. LE PRÉFET.- ***Si nous ne faisons pas un effort suffisant, le Tarn ne fera rien.***

La réflexion du préfet fait voir à nouveau l'un des problèmes majeurs de ce dossier ; être à cheval sur deux départements qui n'ont pas les mêmes priorités : page 25 on se rend compte du manque de volonté du Conseil général du Tarn qui ne s'engage qu'au minimum : 300 000 fr.

M. LE PRÉSIDENT. - J'ai la conviction que si vous nous donnez cette somme comme base de discussion, nous pourrons enlever la décision. Il faut que vous alliez, du premier coup, au plus fort que vous puissiez aller. Avec cette somme de 1 500 000 francs. Nous pourrons entreprendre la lutte, et cette lutte sera très dure pour avoir rapidement satisfaction. Il ne faut pas oublier non plus que c'est sur le budget de 1937 que l'État doit prélever sa participation. Si n'enlevons pas rapidement la promesse de ces subventions, nous allons nous trouver forclos. Il faut donc que cette question soit réglée avant le 1er janvier 1938.

Telle est la situation que j'avais le devoir de vous exposer. J'estime que vous devez faire un sacrifice plus considérable.

M. ROQUES. - Comme représentant de la région de Bruniquel, mes premières paroles seront pour remercier M. le Préfet et MM. Parlementaires de l'intérêt qu'ils portent à cette route touristique qui, comme l'a très bien dit notre Président M. Delthil, intéresse non seulement la région immédiate de Bruniquel, Saint-Antonin, mais encore le département tout entier. Je n'insiste pas, les exposés viennent d'être faits ayant situé la question sur son véritable terrain. Mais j'estime qu'il serait bon d'augmenter notre effort et de suivre notre Président dans ses suggestions.

Nous devons voter un crédit qui frappe l'imagination non seulement de nos populations, mais encore et surtout, l'imagination de nos amis du Tarn et celle du Ministre des Travaux Publics. *En votant une somme d'un ordre de grandeur peut-être plus élevé qu'il ne faudrait, nous obtiendrons sûrement une subvention beaucoup plus importante.*

Je me permets de suggérer au Conseil général de voter le principe d'une subvention de deux millions et de nous retourner ensuite du côté du département du Tarn en lui disant : « La route touristique ne desservira pas des localités de votre département, mais, tout de même des régions touristiques comme celles de Vaour ou de Penne attireront dans le Tarn un grand nombre de visiteurs. »

En plus de cela, l'argument « trafic voyageurs » qui a été très bien développé par notre Président, et notre Député fournira une économie substantielle à l'État. Par conséquent, c'est un argument à faire valoir. Les communes elles-mêmes ne pourront s'imposer de gros sacrifices, mais je suis sûr qu'elles en feront un dans la mesure où elles le pourront.

Nous avons encore un autre élément de recettes qui est le Touring-Club de France ; celui-ci a un intérêt majeur à cette construction et, d'après une correspondance échangée il y a peu de temps, il accepterait le principe d'une subvention que je crois très importante. Je demanderai même à M. le Préfet de bien vouloir, après la séance de ce jour, lui faire connaître l'ampleur du projet qui est réalisé du point de vue touristique. Tels sont les arguments que j'avais à développer.

Nous pourrions envisager le vote de principe d'une somme de 2 000 000.

LE PRÉSIDENT. - Le Rapporteur propose 1 000 000.

M. Roques propose 2 000 000 ; et moi-même j'avais demandé au Conseil général de voter 1 500,00 francs.

M. ROQUES. - Nous sommes tous des gens d'affaires ; il ne

faut pas se leurrer d'illusions : votre crédit de 1 500 000 francs sera largement dépassé.»

Les nouvelles normes vont imposer un gabarit pour les routes touristiques comme pour les routes nationales. *(Voir page ci-dessous ce que disent les textes en discussion).*

« M. LE PRÉFET. - Je puis vous donner une précision : les estimations ont été faites avec une plate-forme de 8 mètres. Or, vous savez qu'un projet de loi est actuellement pendant devant le Parlement ; il tend à fixer à 10 mètres la largeur de la plate-forme des routes touristiques.
Puisque les routes nationales ordinaires seront portées à 9 mètres, il est normal de donner à une route touristique la largeur maximum.

Il faut donc que vous sachiez bien que les estimations qui vous sont présentées, qui sont déjà très élevées, le seront encore davantage si la loi nous fait une obligation d'élargir les chaussées. Ce sera alors une dépense de 12 000 000 que vous devrez envisager.

M. LE PRÉSIDENT. - Je me rallie à la thèse de M. Roques et je demande au Conseil général de voter le principe de 2 000 000.

M. BÉNET. - Je ne puis que m'associer aux propositions de M. Roques. Votre Représentant de Saint-Antonin est trop attaché à cette route touristique pour qu'il ne voie pas l'effort qui doit être fait dans ce sens.

M. LE PRÉSIDENT. - Saint-Antonin devra, comme les autres communes, faire un sacrifice particulier…

M. BÉNET. - Vous pouvez être assuré qu'elle le fera…

M. LE PRÉSIDENT. - Nous pouvons dire qu'en dehors du Touring-Club de France et des communes, le Conseil général accepte le vote de principe d'un crédit de 2 000 000 pour la construction de cette route. Je vais donc faire voter l'Assemblée sur chaque point particulier.

Sur la question de principe, êtes-vous disposés à accepter la participation du Département à la route touristique ? Je consulte sur ce premier point le Conseil Général.

M. BORDARIES. - Je ne m'attendais certainement pas à prendre la parole sur une question de cette importance et je suis même quelque peu surpris qu'il soit demandé un vote immédiat quand il s'agit de surcharger le budget départemental d'un emprunt dont nous ne connaissons pas le montant. J'ai ouï dire, à ce sujet, qu'une estimation avait été faite, il y a un an, et qu'il a fallu en faire une seconde à l'heure actuelle avec un supplément de dépenses considérable. Je voudrais bien, puisque nous sommes appelés à nous prononcer, que l'on nous donne quelques précisions qui nous manquent à l'heure actuelle.

Voilà un projet de nombreux millions et, après une réunion de quelques minutes, on vient nous dire : « Il faut voter la question de principe et, mieux que cela, il faut voter deux millions de dépenses immédiatement, au pied levé. » Si mes collègues s'estiment éclairés, j'avoue que je ne le suis pas. Il me semble que la question est assez importante pour être étudiée à fond. ***Quant à moi*** *(M. Bordaries, président de la Commission des finances)****, je me refuse, dans les circonstances actuelles, à voter une dépense de cette importance. Je me refuse à charger les contribuables de Tarn-et-Garonne d'un emprunt de plusieurs millions pour une affaire qui, je le reconnais, présente un intérêt certain. Mais la situation financière dans laquelle nous nous trouvons nous autorise à demander des précisions.*** *Je ne veux pas insister. Vous faites état de subventions de l'État qui vont vous être allouées et vous ne connaissez même pas quel sera l'ordre de grandeur de ces subventions.»*

Ce refus donne au débat une tournure inattendue ; l'argument est que le Département ne fait pas la route, mais il subventionne l'État qui va concrétiser le projet, le réaliser. C'est répété plusieurs fois, manière de dégager la responsabilité du Département.

Le Préfet, pour sa part, pour inciter à voter les budgets, rappelle que deux projets sont dans les cartons et qu'il faut subventionner la route touristique.

En avril, il est question de subvention du bas (le Tarn-et-Garonne) vers le haut (le Ministère). En décembre, tous les projets sont réalisés par les départements que le Ministère des Travaux publics aide à concurrence de 50% (ou exceptionnellement 75%).

L'Aveyron (voir encadré) ne se pose pas autant de questions ; il prend 50% et emprunte les 50% restants.

«M. LE PRÉSIDENT. - Plaçons bien la question. Ce n'est pas le département qui fait la route : c'est l'État. C'est nous qui donnons une subvention. Nous nous trouvons en présence d'une proposition à peu près ferme de l'État pour le budget de 1937. il faut que vous acceptiez dès maintenant l'offre de l'État ou bien que vous renonciez la subvention.

Vous avez à discuter aujourd'hui, vous avez à vous prononcer et décider la construction de cette route touristique. Je me permets, en tant que Président, de vous poser la question. C'est à vous de faire des offres et nous pourrons ensuite discuter sur les propositions de l'État.

M. Le PRÉFET. - Je dois rappeler à l'Assemblée que l'on vient de dresser une liste de grands travaux et, parmi ceux-ci, figurent les routes touristiques. ***De toutes les routes de France, M. le Ministre n'a retenu que deux projets : celui du Tarn-et-Garonne et celui d'un autre département du Sud-Est.*** *Par conséquent, il y a un intérêt majeur à ce que Conseil général se borne à voter le principe d'une subvention qui ne l'engage pas d'une façon totale puisqu il y a des conditions à remplir. C'est, en somme, un vote conditionnel. Si le projet de loi ne permet pas de réaliser la construction de cette route, le Conseil général n'engage nullement ses finances.*

J'ai toujours été, Monsieur le Président, à vos côtés pour défendre les finances départementales. Mais je crois pouvoir apaiser vos très légitimes scrupules. La décision que l'on vous demande de prendre aujourd'hui n'entraîne pas d'une façon définitive le vote de ces deux millions.

M. LE PRÉSIDENT. - j'ajoute une observation. Vous parlez de moyens financiers ; mais la route ne va pas se faire immédiatement.
Vous n'aurez donc pas recours à l'emprunt tout de suite.

M. BORDARIES. - On nous demande un vote de principe ; je

suis depuis trop longtemps dans cette Assemblée pour ne pas savoir jusqu'où peuvent nous engager des votes de ce genre. Lorsque nous prenons une décision de principe, elle est toujours invoquée, plus tard, pour nous obliger à voter le crédit.

Par conséquent, c'est plus qu'une question de principe : il s'agit de la réalisation d'un projet. C'est donc un engagement formel qu'on nous demande de prendre pour la construction de cette route touristique. L'Administration aurait dû nous saisir d'un rapport nous faisant connaître les conditions dans lesquelles le travail a été préparé. Je dois ajouter que c'est une somme beaucoup plus importante qui nous est demandée dans la deuxième estimation dont M. le Préfet nous a indiqué le chiffre approximatif. Nous ferions mieux de renvoyer cette affaire et de nous réunir à nouveau dans 4 ou 3 jours pour l'examiner à fond. La question en vaut la peine. Nous avons fait d'autres sessions du Conseil général pour des questions de moindre importance. Je me place au point de vue des contribuables qui trouvent que les impôts sont déjà excessifs. ***Je ne conteste pas l'utilité du projet, mais je souhaiterais me prononcer en parfaite connaissance de cause et après un examen plus sérieux de l'affaire.***

M. LE PRÉSIDENT. - M. le Préfet me fait remarquer très justement que, ni dans trois jours, ni dans huit jours, l'Administration pourra vous fournir un autre projet que celui-là. C'est bien simple, je me répète : il s'agit d'une route touristique ; l'État vous fait des propositions. Il s'agit de savoir si vous voulez les accepter et consentir, à votre tour, un sacrifice.

Je vais mettre aux voix la proposition de M. Bordaries : êtes-vous partisans d'ajourner votre session et de vous réunir dans quatre cinq jours pour examiner à nouveau cette question ?

Que ceux qui sont de cet avis veuillent bien le faire connaître en levant la main.

Avis contraire ? La proposition de M. Bordaries est rejetée.

M. ROQUES. - Je ne méconnais pas les raisons qui ont motivé l'intervention de notre Président de la Commission des Finances. Mais je me permets de lui faire remarquer que nous n'avons pas hésité tous, tant que nous sommes, à voter des sommes très importantes quand il s'est agi de remplacer, par exemple, les ponts suspendus sur la Garonne, sur le Tarn ou sur l'Aveyron. Le chiffre de 10 millions qu'on cite pour la route touristique paraît très élevé à M. Bordaries : mais ce chiffre était dépassé par les ponts et, par solidarité, par amitié pour nos collègues, nous avons voté ces sommes. Les contribuables ont accepté ces aménagements économiques sans protestation ;

Pour la route touristique, il en est de même et je demande au Conseil Général, en invoquant ce même esprit de solidarité, de bien vouloir se prononcer pour le vote de principe de 2 000 000.

M. FRAYSSINET. - Je représente ici la région la plus éloignée de l'Aveyron mais je suis convaincu que si les touristes viennent dans l'Aveyron, la Gascogne les attirera et je suis heureux de m'associer aux paroles de MM. Daille, Delthil et Roques et de voter le projet qui nous est présenté.

M. DAILLE - Je voudrais cependant insister auprès de M. Bordaries, auprès de ceux qui, par leur abstention, semblent ne pas s'associer vote qui devrait être massif. Le projet n'est pas complètement au point, dites-vous. Mais, depuis plusieurs lustres, la question a fait l'objet d'études approfondies, de débats presque passionnés. Vraiment, nous ne pouvons pas dire - et je fais appel à votre bonne foi. Monsieur le Président de la Commission des Finances - que le problème n'est pas en état. Il est en état sur les points que nous voulons résoudre, d'autant plus qu'il n'y a pas - je ne fais que répéter et je m'en excuse, Monsieur le Président, ce que vous disait M. Delthil - il n'y a pas à différer : c'est pour 1937 que nous voulons obtenir la participation de l'État à la route touristique.

Comme vous le faisait très justement remarquer M. le Préfet, ***c'est une des deux seules routes acceptées par le Ministre. Il faut que ce point soit précisé à M. le Ministre des Travaux Publics, qui va être l'avocat de notre cause au Conseil des Ministres et auprès des Commissions. Mais si nous cherchons des moyens dilatoires, rien ne sera fait. Nous ne pouvons remettre à la prochaine session et ce n'est pas parce que nous discuterions pendant quelques jours que nous serions mieux informés. »***

De la mention précédente, tirons deux enseignements : le Ministre doit être l'avocat d'un dossier qui est encore en suspens et les manœuvres dilatoires seraient contreproductives. En avril, le Conseil général est toujours dans les discussions.

Et la veille, le 21 avril, le Conseil général du Tarn a confirmé sa participation de 300 000 fr. (page 25).

« De plus, le Conseil des Ministres a accepté le dépôt, par le Ministre des Travaux Publics, du projet de loi de coordination qui comporte la suppression pure et simple du trafic Montauban-Lexos. J'estime que cette seule considération devrait entraîner notre conviction pour accepter le principe. Nous discuterions la somme après.

M. VEYRIAC. - Je voudrais simplement poser une question : le fait que nous offrons deux millions nous engagera-t-il à une participation de 50 % à la dépense totale ?

M. LE PRÉSIDENT. - ***On nous demande 50 % de la dépense. Nous répondons : « Non, nous ne pouvons pas nous engager à cette participation. Nous offrons un forfait qui est de 2 000 000 ». Et ceci répond à l'objection de notre Président de la Commission des Finances sur le chiffre élevé du projet : nous offrons purement et simplement un forfait de deux millions. C'est tout…***

Je mets maintenant aux voix le principe d'une subvention du département, subvention que nous devons déterminer, pour la construction d'une route touristique.

Que ceux qui sont d'avis d'accepter le principe d'une subvention veuillent bien le faire connaître enlevant la main.

Avis contraire ? Le principe est adopté.

Voici maintenant nos propositions :

Ire proposition. - Le Département accepte de prendre à sa charge et de remettre à son service de Grande Vicinalité la route nationale 658, partie comprise entre

Montricoux et Saint-Antonin, ce qui occasionnera une dépense de réfection de 800 000 francs environ.

Acceptez-vous que nous fassions cette offre à l'État ? Pas d'avis contraire ? La proposition est adoptée.

2° proposition.

M. Roques vous demande d'offrir un forfait de 2 millions.

M. DAILLE : votre Commission se rallie à la proposition de M. Roques et accepte le vote de principe de 2 000 000.

M. LE PRÉSIDENT. - Que ceux qui sont d'avis d'offrir un forfait de 2 millions veuillent bien le faire connaître en levant la main.

Avis contraire ? La proposition de M. Roques, à laquelle se rallie la Commission, est adoptée.

3e proposition

Enfin, il est bien entendu que, si la route touristique est construite et qu'elle donne satisfaction au point de vue transports, le Conseil Général, à ce moment-là, ne s'opposera plus à la suppression de la ligne de chemin de fer Montauban-Lexos.

M. DAILLE. - Cette partie a fait l'objet des conclusions que j'ai déposées sur votre bureau tout à l'heure. Je tiens à vous en donner, à nouveau la lecture.

3° Nous vous demandons, en outre, d'appeler l'attention de M. Ministre des Travaux Publics sur le fait que la suppression de la voie ferrée de Montauban à Lexos ne peut être envisagée que ***si le trafic en est assuré par une route de remplacement, le tracé de cette route se confondant, entre Montricoux et Saint-Antonin, avec celui de la route touristique. »***

M. LE PRÉSIDENT. -Vous avez entendu les propositions de votre commission. Pas d'avis contraire ? Les propositions sont adoptées.

*M. DAIILE - Comme additif, il faudrait faire une 4e proposition au Ministère des Travaux Publics : c'est d'****envisager la majoration de la participation de l'État, en raison de ce fait que la route n'a pas seulement un intérêt touristique, mais également un intérêt économique.***

M. BÉNET. - ***Il y a aussi un intérêt militaire en raison de la proximité du camp de Caylus.***

M. DAILLE. - Il sera tenu compte de l'observation de M. Bénet et la contribution de l'État doit être majorée en raison de cet élément d'ordre économique et, en outre, de l'importance stratégique de cette route, qui dessert le camp de Caylus.

M. LE PRÉSIDENT. - Je mets aux voix cette 4e proposition, qui tend à obtenir du Ministère une augmentation de la participation promise.

Avis contraire ?. La proposition est adoptée.

M. VEYRIAC. - Il faudrait aviser immédiatement le département du Tarn.

M. LE PRÉSIDENT. - M. le Préfet va se mettre, dès la fin de cette séance, en relation téléphonique et télégraphique avec son collègue du Tarn.

M. LE PRÉFET. - Est-ce que je pourrai ajouter que l'Assemblée Départementale souhaiterait que le Conseil général du Tarn envisage dans le même esprit la question de route touristique en votant une subvention aussi élevée que possible ?

M. LE PRÉSIDENT. - Bien entendu…

M. ROQUES. - Il y a encore un argument à faire valoir auprès du département du Tarn : c'est que le pont de Bruniquel dessert surtout la région du Tarn.

M. LE PRÉSIDENT. - Reste la question posée par notre collègue le Docteur Bénet.

M. LE PRÉFET. - La question posée par le Docteur Bénet consiste à renvoyer devant la Commission Départementale les diverses suppressions ou modifications de services qui pourraient être établies avant votre prochaine session. Comme la question qui nous intéressait. plus particulièrement vient d'être traitée, le renvoi à la Commission départementale n'a plus sa raison d'être. Lorsque nous enverrons le dossier au Ministère des Travaux Publics, après avoir reçu l'avis des divers groupements, nous pourrons reproduire la délibération que le Conseil général prend aujourd'hui.»

Quels enseignements, quels faits, tirer de ces pages ?

- **Le lien - répété - entre la voie ferrée menacée et la route indispensable pour désenclaver la vallée.**
- **La réticence du département du Tarn qui ne fait que le service minimum.**
- **Pour un projet qui est dit être l'un des deux sélectionnés par le ministère, à fin avril, les débats sont loin d'être clos alors qu'il s'agit d'un budget de l'année. Il n'est pas fait état d'un dossier technique qui serait un appui à la démarche politique.**
- **L'engagement du Département est qualifié de subvention à l'État, critère juridiquement incertain.**

Routes touristiques en Aveyron

Si c'est le pluriel qui est employé, c'est que le Département a été confronté à une situation des plus surprenantes. Un projet porté localement, un autre qui émerge, imaginé par les communes desservies, le renoncement au projet de départ, le tout pour finir par une subvention du ministère, mais pour un trajet « enrichi », allant plus loin, à la Madeleine, en direction de Capdenac.

Sans que l'on sache quel a été le jeu des influences. Le Conseil général, avec des débats plus que courts (voir les textes ici transcrits), obtempère. Peut-être que le premier projet était très onéreux et le second, en direction de Capdenac) plus raisonnable. Mais l'intérêt touristique n'est pas le même (avis subjectif).

En 1936, un projet de route dans le secteur du Lot et de la Truyère est imaginé pour valoriser les barrages sur les rivières. Les débats portent donc sur la construction d'une route touristique Lacroix-Barrez, Brézou,

« - Avant-projet - Dans votre séance du 6 novembre 1935, vous avez demandé à M. l'ingénieur en chef de vous fournir un avant-projet comportant les diverses possibilités de financement des travaux de construction d'une route touristique de Lacroix-Barrez au Brézou.

J'ai l'honneur-de vous soumettre l'avant-projet dressé par le Service vicinal avec à l'appui un rapport explicatif de M. l'Ingénieur en chef duquel il résulte que le montant de la dépense à envisager est de l'ordre de 3 millions de francs. »

1937 Un nouveau dossier est présenté au Conseil général : demande de construction d'une route d'Ambeyrac, Saujac et Salvagnac-Cajarc. reliant le pont de Cajarc à Ambeyrac.

Par des délibérations en date des 4 et 8 avril 1937, les Conseils municipaux des communes d'Ambeyrac, Saujac et Salvagnac-Cajarc demandent la construction d'une route qui relierait le pont de Cajarc à Ambeyrac en passant par Saujac, la falaise du Saut de la Mounine et Camboulan.

L'itinéraire dont la construction est demandée par les délibérations visées ci-dessus relie le chemin I. C. n°24 (pont de Cajarc) au chemin I. C. n°86 à Ambeyrac. D'une longueur totale de 15 kilomètres environ, le tracé, qui emprunte divers chemins vicinaux des communes de Salvagnac-Cajarc, Saujac et Ambeyrac serait en ouverture neuve seulement sur le plateau dit du Saut de la Mounine, sur une longueur de 900 mètres environ. Cet itinéraire fait suite au chemin I. C. n°86 et constituerait la continuation du chemin des Rives du Lot, qui depuis Espalion jusqu'à Ambeyrac se développe tout le long de la vallée.

La dépense pour une voie avec chaussée revêtue serait de l'ordre de 1.300.000 francs et ces travaux ne pourraient évidemment être envisagés que si le Département bénéficiait d'une subvention extraordinaire avec subvention normale complémentaire suffisantes.

« Votre commission des Travaux publics, en plein accord avec les municipalités de Saujac, Salvagnac-Cajarc et Ambeyrac, vous propose de donner un avis favorable à la réalisation de ce projet du plus haut intérêt touristique et de solliciter du gouvernement une subvention extraordinaire avec subvention normale correspondante aussi élevée que possible - Adopté. »

1938

Service vicinal - Route touristique de **Lacroix-Barrez au Brézou.**

« Dans votre séance du 21 octobre 1937, vous avez renvoyé à l'Administration un vœu demandant que le projet de route touristique Lacroix-Barrez-Brézou soit présenté à l'Assemblée départementale à l'une des plus prochaines sessions.

J'ai l'honneur de vous soumettre le projet sur lequel vous avez déjà statué au cours de votre séance du 20 avril 1937 et dont le montant s'élevait à 3 millions de francs.

En accord avec M. l'Ingénieur en Chef, je vous signale que, compte tenu de l'application des lois sociales votées par le Parlement et de la dévaluation du franc, les prix devront être majorés dé 30 à 50 %..

Le montant de ce projet atteindrait ainsi la somme de 4.000.000 à 4.500.000 francs. Il appartient à l'Assemblée départementale de décider si une suite doit être donnée au projet d'intérêt purement touristique ou d'ajourner cette importante dépense. »

1938 - Chemin touristique de Cajarc à Ambeyrac et à la Madeleine.

« Emploi d'une subvention de 775.000 francs.

Votre Commission des Travaux Publics vous fait remarquer que le chemin touristique de Cajarc à Ambeyrac et à la Madeleine par le saut de la Mounine, entraîne pour le département, non seulement des avantages touristiques, mais aussi la construction du chemin I. C. destiné à desservir la commune de Saujac et de revêtir plusieurs sections prévues à notre programme de revêtement moderne, elle vous demande donc avec insistance de voter la part de dépense vous incombant et qui permettra l'exécution de ces travaux particulièrement utiles. - Adopté. »

1938 - Subvention pour le **chemin touristique Cajarc-Ambeyrac-La Madeleine.**

« Par décret en date du 16 décembre 1937, a été allouée au département, au titre des « Routes d'Intérêt Touristique » une subvention qui. dans la limite d'un maximum de 775.000 francs, sera égale à la moitié de la dépense.

Pour permettre l'encaissement de cette subvention, nous avons porté une égale somme, en recettes, au chap. 14, art. 5 et en dépenses au chap. 27, art. 38, soit 775.000 réelle à effectuer sur l'itinéraire touristique Cajarc-Ambeyrac-La Madeleine. »

1939 - *« Art. 73. – Service de l'emprunt de 775.000 francs autorisé par décret du 15 juin 1938, pour la construction d'un chemin touristique de Cajarc-Ambeyrac-La Madeleine : 51.195, 64 francs. »*

1938

Séance du Conseil général du 9 mai

Le Tarn-et-Garonne ne fait pas partie de la liste des départements subventionnés pour leurs projets de route touristique.

Les débats du Conseil général prennent une teinte plus politique, tant pour les problèmes de finances (l'État est très mauvais payeur et les finances départementales s'en ressentent) que pour la conjoncture politique, nationale et internationales.

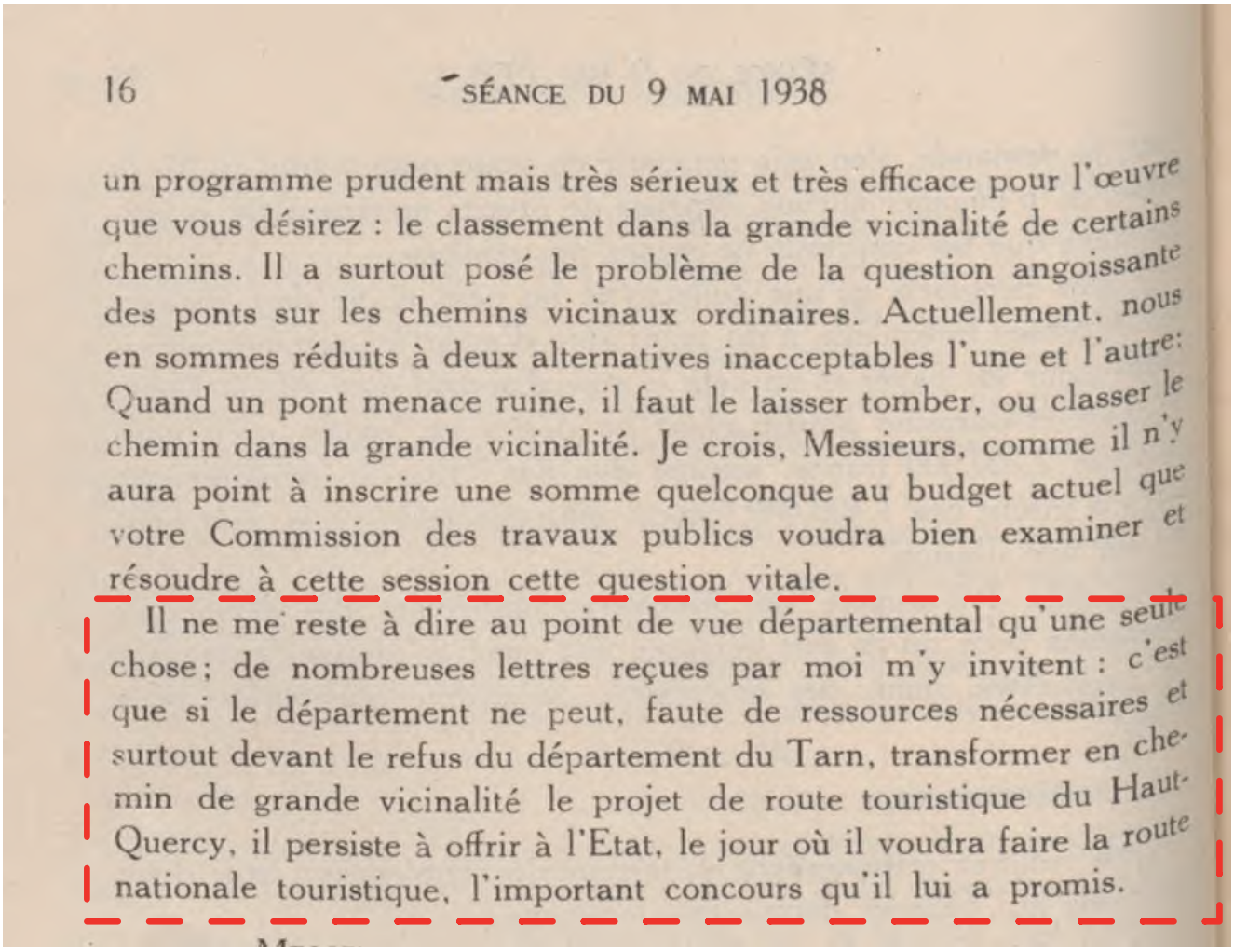
L'heure n'est plus celle de la route touristique, sauf au détour d'une mention très brève. Les débats portent beaucoup sur le chemin de fer.

Discours de M. le Sénateur Delthil, président du Conseil général ▼

Si la route touristique ne se fait pas, il faut néanmoins desservir les communes de la vallée dont Cazals qui est la moins bien lotie.

Le Conseil général propose donc d'améliorer le chemin de grande communication n° 75. Il s'agit toujours d'avoir une alternative routière pour relier par la RN 658 Cazals à Saint-Antonin par le plateau ou à Montauban, également par le plateau, puis ensuite par la plaine de Montricoux à Montauban.

(Voir page suivante)



16 SÉANCE DU 9 MAI 1938

un programme prudent mais très sérieux et très efficace pour l'œuvre que vous désirez : le classement dans la grande vicinalité de certains chemins. Il a surtout posé le problème de la question angoissante des ponts sur les chemins vicinaux ordinaires. Actuellement, nous en sommes réduits à deux alternatives inacceptables l'une et l'autre: Quand un pont menace ruine, il faut le laisser tomber, ou classer le chemin dans la grande vicinalité. Je crois, Messieurs, comme il n'y aura point à inscrire une somme quelconque au budget actuel que votre Commission des travaux publics voudra bien examiner et résoudre à cette session cette question vitale.

Il ne me reste à dire au point de vue départemental qu'une seule chose ; de nombreuses lettres reçues par moi m'y invitent : c'est que si le département ne peut, faute de ressources nécessaires et surtout devant le refus du département du Tarn, transformer en chemin de grande vicinalité le projet de route touristique du Haut-Quercy, il persiste à offrir à l'Etat, le jour où il voudra faire la route nationale touristique, l'important concours qu'il lui a promis.

Chemin de G. C. 75, Embranchement

Aménagement de la Section comprisc entre le village de Cazals et la R. N. 658

Au cours de la session extraordinaire du 26 mars dernier, vous avez renoncé à la réserve contenue dans la délibération du 20 janvier 1938 tendant à n'accepter la suppression du service de voyageurs sur la ligne Montauban-Lexos qu'après avoir fait « admettre par tous les organismes intéressés, et avec un financement approprié, la construction de la route touristique de la vallée de l'Aveyron ».

Il y aurait donc lieu d'envisager la mise en état immédiate du chemin de G. C. 75 Embranchement, qui serait utilisé par le service

de transports automobiles appelé à desservir le village de Cazals entre la R. N. 658 et l'agglomération.

L'étude à laquelle le Service Vicinal a procédé prévoit essentiellement :

1° l'élargissement du chemin dont la plateforme serait portée à 4m 50 de largeur minimum, entre banquettes et fossés;

2° le rechargement des sections en mauvais état, notamment au raccordement du chemin avec la R. N. 658 et dans la partie comprise entre le bas de la côte et le village de Cazals;

3° la reconstruction de murs de soutènement éboulés sur une longueur de 19 mètres;

4° l'amélioration d'un cassis pavé dans le village;

5° l'amélioration de la visibilité dans un tournant dangereux;

6° la réalisation de la signalisation.

Le montant de ces travaux s'élève à 33.000 francs.

La réalisation de ce projet demeure subordonnée à l'inscription d'un crédit d'égale somme au budget supplémentaire de l'exercice en cours.

Je vous prie de vouloir bien statuer sur l'exécution des travaux ci-dessus à effectuer sur le chemin de G. C. 75 Embranchement et, le cas échéant, décider l'inscription du crédit nécessaire.

Le dossier de la route de la vallée ne progresse pas !

Saint-Antonin propose sa solution

8 novembre 1938

Rappelons que :

L'appel à projet du gouvernement en faveur des routes touristique n'a rien donné pour ce dossier…

Le Conseil général du Tarn ne propose qu'un financement modeste.

La topographie dans la section des gorges rend très difficile l'établissement d'une chaussée, notamment du côté du Saut du Loup.

La commune de Saint-Antonin, prenant acte du report de la route touristique, propose un tracé entre cette commune et Cazals par la rive gauche, Le pont qui reliait ce village à la gare garderait alors une utilité.

L'étude, à cette date, n'est pas faite, mais on peut imaginer que le tracé proposé sera celui qui sera adopté plus tard passant par le hameau de Brousse.

La demande, poussée par M. Bénet, conseiller général et maire de Saint-Antonin, est donc mise à l'étude.

Mais la grande histoire, la guerre, vient contrecarrer l'avancement de ce dossier et il faut attendre l'après-guerre pour que resurgisse le projet du Dr. Bénet.

Officiellement cette section pourrait être un segment de la route complète. Mais qu'il le pense réellement ou pas, le point de vue du maire est de faire d'abord cette route qui pourrait désenclaver à la fois la commune de Cazals et le hameau de Brousse. Cela éviterait le détour par le plateau, par Carème.

Et si le reste de la route de la vallée est encore en souffrance, au moins le tronçon Cazals-Saint-Antonin sera acquis.

Suppression des trains sur la ligne Montauban-Lexos

Etude par le Génie rural de l'aménagement de la route de Saint-Antonin à Cazals

Participation du Département

M. BÉNET, *rapporteur*.

« J'ai eu l'honneur de déposer sur votre bureau la motion suivante:

« Le Conseiller Général soussigné :

« Considérant la suppression du trafic voyageurs sur la ligne « Lexos-Montauban et son remplacement par un service d'autobus « ne passant pas dans les communes autrefois desservies :

« Considérant que ces communes sont, de ce fait, isolées pratiquement ;

« Que la commune de Cazals est plus particulièrement séparée de « Saint-Antonin par sa situation géographique ;

« S'appuyant sur une délibération du Conseil Municipal de Saint-« Antonin décidant que soit confiée au Génie Rural l'étude de l'amé-

68 SÉANCE DU 8 NOVEMBRE 1938

« nagement ou la création de la route existant entre Saint-Antonin « et Cazals rive gauche par la vallée, faisant état que cet aména-« gement donnerait une raison d'être au pont de Cazals qui devient « inutile par le fait de la suppression du train ;

« Demande que, vu l'intérêt général et économique de cette route, « le Conseil Général vote le principe d'une participation du dépar-« tement à la dépense revenant à la commune de Saint-Antonin en « dehors de la subvention de l'Etat. »

M. LE PRÉSIDENT. — Le Génie Rural est-il saisi de cette question ?

M. BÉNET. — Le Génie Rural n'est pas encore saisi. Seule, la commune de Saint-Antonin a pris une délibération dans ce sens.

M. LE PRÉSIDENT. — Voulez-vous me permettre une suggestion ? L'Assemblée Départementale ne peut pas se prononcer tant que le Génie Rural ne nous aura pas fait connaître le résultat de son étude. Par conséquent, la délibération prise par le Conseil Municipal de Saint-Antonin doit être transmise par les soins de M. le Préfet au Génie Rural et lorsque celui-ci aura étudié le projet et que la commune aura fait connaître le montant de sa participation, alors seulement le Conseil Général pourra se prononcer en toute connaissance de cause.

M. BÉNET. — J'aurais voulu éviter au Génie Rural cette étude qui peut être assez longue, au cas où le Département ne prendrait pas l'engagement de participer à la dépense.

M. LE PRÉSIDENT. — Vous ne pouvez solliciter une participation du Département tant que vous ne connaissez pas le chiffre de la dépense. Il est difficile de discuter sur des éléments aussi imprécis.

M. le Préfet donnera mission à ses services d'étudier de leur côté la question et, quand nous serons en possession d'une documentation complète, alors vous verrez quel est le chiffre de la subvention que vous pouvez demander au département.

M. BÉNET. — C'est entendu, j'accepte votre suggestion.

4

Vers l'inauguration du premier tronçon

1945-1952

Le projet du Dr. Bénet, imaginé en 1938-1939, devient réalité avec la création d'une route longeant la voie ferrée à Cazals, montant sur le causse avec construction d'une corniche, creusement d'un tunnel : elle va vers Brousse et redescend à Saint-Antonin, croise la voie ferrée et s'en va passant le long de l'Aveyron, entre la rivière et la voie de chemin de fer.

L'inauguration a lieu le 31 mai 1952.

1945 à 1955

Tentatives d'adaptation ; espoirs et déceptions

Notre propos n'est pas de raconter la fin de la liaison Montauban-Lexos, sujet déjà bien traité par les historiens du chemin de fer et par ceux se sont focalisés sur l'histoire locale. Mais il est difficile de séparer le déclin du rail dans l'après-guerre et la transformation de la ligne en route au sens matériel : emprise, ballast, tunnels, points, gares et entrepôts.

C'est un accident d'autobus en octobre 1945 (l'autobus assurant le service de Penne à Montricoux tombe dans un ravin, cinq morts et vingt blessés !) qui va accélérer sa réouverture.

Le gouvernement intervient en sa faveur en 1946, mais la SNCF manque de moyens, pénurie de matériels et de gas-oil. En 1947, on fit circuler, sur intervention du préfet, des trains pour la foire de Montauban les 19 mars et 13 octobre.

Le 4 mai 1947, deux autorails légers FNC (monteur Panhard) furent mis en service : ils assuraient trois allers et retours quotidiens entre Lexos et Montauban avec des circulations supplémentaires jusqu'à Laguépie et entre Bruniquel et Montauban le samedi.

Mais ces autorails étaient des prototypes ; le service fut interrompu pour cause d'ennuis mécaniques et de manque de pièces[1] ; le trafic fut restreint puis rétabli en 1948.

Conseil général DU TARN-ET-GARONNE

Séance du 22 janvier 1948

Rétablissement normal du service d'autorails sur la ligne Montauban-Lexos
Vœu présenté par M. Fleury

Messieurs, j'ai l'honneur de vous donner connaissance du vœu suivant, émis par M. Fleury :

« Le Conseil général de Tarn-et-Garonne demande instamment à M. le Préfet d'obtenir de la SNCF le rétablissement d'urgence du service normal des autorails sur la ligne Montauban - Laguépie tel qu'il fonctionnait au moment de sa pleine activité.

« Le Conseil général demande l'affectation à cette ligne d'un matériel suffisamment robuste pour éviter le retour des interruptions du trafic ».

Au nom de mes collègues de la 4e Commission, je vous propose d'adopter ce vœu.

M. LE PRÉSIDENT. Pas d'opposition ?.. Le vœu est adopté.



Un nouveau type d'autorail va être mis en service à titre d'essai sur la ligne LEXOS - MONTAUBAN

Lundi après-midi, à la gare St-Lazare, à Paris, a eu lieu la présentation de la « Touraine », nouvel autorail type F. N. C., d'une conception entièrement nouvelle, réalisant la synthèse des expérien-





1947 Annonce de la nouveauté, vue de la machine FNC et capture d'écran du film réalisé par la SNCF pour vanter cette innovation ; vue de l'autorail dans les gorges de l'Aveyron

Mais le temps de parcours des autorails n'était pas beaucoup plus court que celui d'un train normal : 1 h 44 !

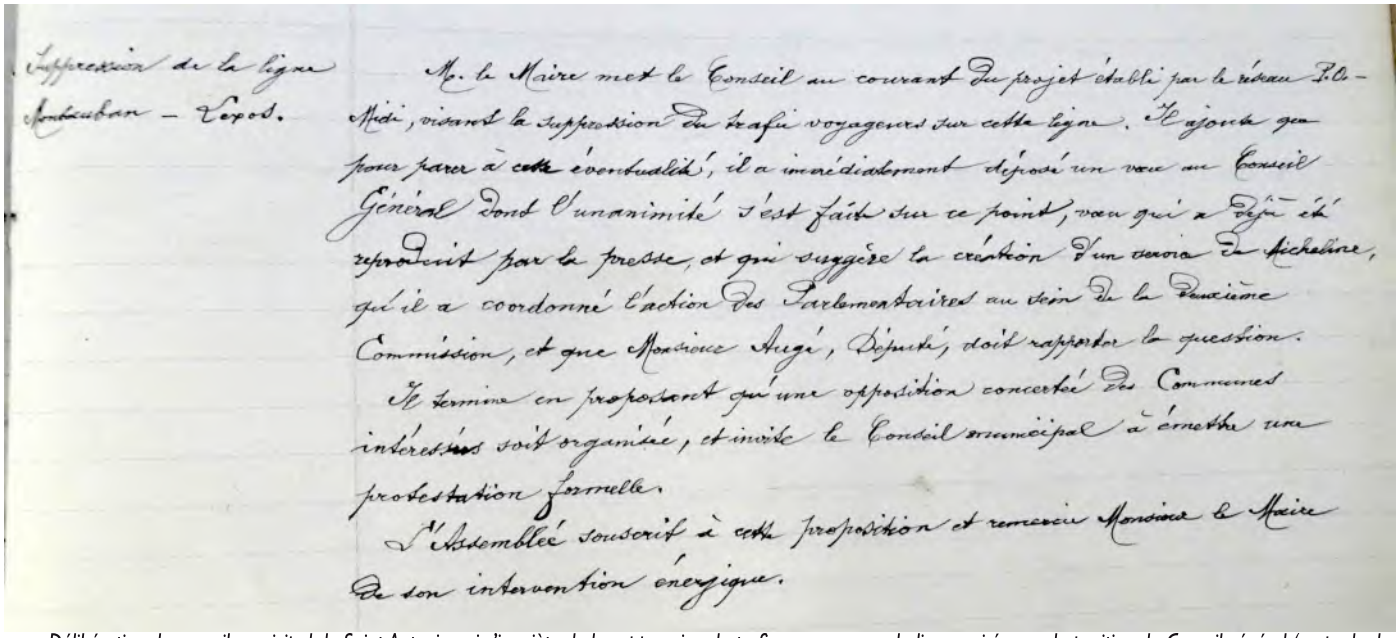
Le vœu voté le 22 janvier 1948 par le Conseil général déplorait les ennuis mécaniques : on était loin de l'engouement pour ce type de matériel

En 1953, l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées du Tarn-et-Garonne rédige un rapport défavorable au rail : comme il est question depuis longtemps de construire une route dans la vallée, il suggère d'utiliser la voie ferrée qui a un gabarit suffisant, et pour cause.

Son conseil fut suivi : le 25 juillet 1955 une dépêche ministérielle confirme la suppression du service voyageurs par fer pour le 1er août 1955.

Le 21 février 1957 paraissait le décret de déclassement de la ligne : la plate-forme était rachetée par les départements (Tarn-et-Garonne et Tarn) afin d'y construire une route qui sera très vite ouverte à la circulation de Montricoux à St-

[1] Autre point de vue d'anciens de Panhard qui détaillent la conception et l'histoire de ce matériel : http://panhard-racing-team.fr/?page_id=14526 « Les autorails prototypes Panhard FNC ont circulé 8 mois entre Montauban et Laguépie à la complète satisfaction de tous en parcourant plus de 100 .000 km. »



Suppression de la ligne Montauban – Lexos.

M. le Maire met le Conseil au courant du projet établi par le réseau P.L.M. visant la suppression du trafic voyageurs sur cette ligne. Il ajoute que pour parer à cette éventualité, il a immédiatement déposé un vœu au Conseil Général dont l'unanimité s'est fait sur ce point, vœu qui a déjà été reproduit par la presse, et qui suggère la création d'un service de micheline, qui le a coordonné l'action des Parlementaires au sein de la Deuxième Commission, et que Monsieur Augé, Député, doit rapporter la question.

Il termine en proposant qu'une opposition concertée des Communes intéressées soit organisée, et invite le Conseil municipal à émettre une protestation formelle.

L'Assemblée souscrit à cette proposition et remercie Monsieur le Maire de son intervention énergique.

Délibération du conseil municipal de Saint-Antonin qui s'inquiète de la suppression du trafic voyageurs sur la ligne, qui évoque la position du Conseil général (on parle de micheline) et qui propose une opposition concertée des communes intéressées. (Archives municipales)

Antonin (parcours le plus touristique), puis entre St-Antonin et Lexos et enfin plus tard entre Montauban et Montricoux.

Source : http://tramwaytetg.free.fr/montauban_lexos/page94.htm

À partir de cette période, va se jouer un jeu d'alternance : d'une part, annonce du maintien de la desserte, d'autre part, rumeurs ou mauvaises nouvelles. Et en toile de fond, toujours cette exigence d'avoir une route de désenclavement de la vallée de l'Aveyron et de ne pas fermer la ligne avant que cette route ait été terminée

1952 - *AUTORAIL DE LA LIGNE DE LEXOS*

«M. Fleury [conseiller général] *- Messieurs, je voudrais vous entretenir de la situation faite aux populations de la vallée de l'Aveyron menacées de la suppression de la micheline qui fonctionne sur la ligne Montauban-Lexos.*

Je ne vous ferai pas un long exposé des raisons qui motivent le maintien de cet autorail, mais j'ai tenu à vous faire part de l'émotion que ne manquerait pas de soulever la suppression de ce moyen de transport. Je vous demande d'émettre un vœu pour le maintien de cet autorail. L'exploitation de la ligne s'est avérée rentable et il n'y a aucune raison de la fermer au trafic. Je m'excuse d'avoir retenu quelques instants votre attention mais j'ai le regret de vous faire part de cette protestation.

M. TARDIS. - Demandons au moins qu'on ne procède pas à cette suppression jusqu'au mois d'avril, c'est-à-dire jusqu'à notre prochaine session.

M. BAYLET. - Il faut évidemment demander qu'il ne soit pas pris de décision avant que nous ayons pu en délibérer. Nous ne sommes pas officiellement informés mais j'ai sous les yeux une lettre d'un habitant de Saint-Antonin qui m'a alerté.

M. ALARY. - Je partage le sentiment de mes collègues intéressés par cette question. Il ne faut pas qu'on nous mette devant le fait accompli. Ce n'est pas un vœu que nous devons formuler mais une protestation.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous demanderons donc à M. le Préfet de faire part de notre protestation à M. le Ministre des Travaux Publics» (Deuxième session extraordinaire de 1952).»

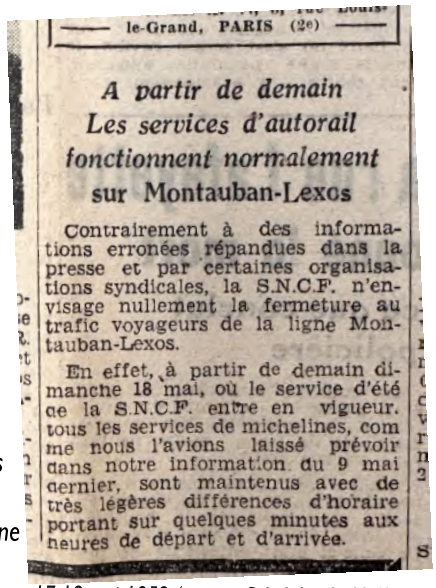
AUTORAIL DE LA LIGNE DE LEXOS (bis)

«M. BÉNET, rapporteur.

Au cours de notre séance du 11 février, nous avons, vous vous en souvenez, élevé une protestation contre une éventuelle suppression de l'autorail en service sur la ligne Montauban-Lexos.

M. le Préfet a fait part de cette protestation à M. le Ministre des Travaux publics qui vient de lui faire connaître qu'il n'était saisi d'aucune proposition de la Société Nationale des Chemins de fer français tendant à modifier le régime d'exploitation de la ligne.

M. LE PRÉSIDENT - Nous sommes heureux d'enregistrer cette communication dont nous donnons acte à M. le Préfet.



le-Grand, PARIS (2e)

A partir de demain Les services d'autorail fonctionnent normalement sur Montauban-Lexos

Contrairement à des informations erronées répandues dans la presse et par certaines organisations syndicales, la S.N.C.F. n'envisage nullement la fermeture au trafic voyageurs de la ligne Montauban-Lexos.

En effet, à partir de demain dimanche 18 mai, où le service d'été de la S.N.C.F. entre en vigueur, tous les services de michelines, comme nous l'avions laissé prévoir dans notre information du 9 mai dernier, sont maintenus avec de très légères différences d'horaire portant sur quelques minutes aux heures de départ et d'arrivée.

17-18 mai 1952 (source : Dépêche du Midi)

Cette annonce de la SNCF publiée dans *la Dépêche du Midi* tend à rassurer les utilisateurs de la ligne et les habitants de la vallée.

Rappelons aussi que les dessertes sont assurées également par des autocars privés qui sont sous la responsabilité de la SNCF. La coordination rail-route ne va pas sans récriminations.

1949-1952
Le Dr. Bénet relance et réalise son projet

Extrait des délibérations du Conseil général : la procédure avait été initiée en 1938 (voir page 40). Elle repart en 1946. Les premiers travaux ont eu lieu en 1945-1948 comme le dira le rapport du chef de service Ponts-et-Chaussées à la séance du Conseil général de 1948.

Les deux communes - et surtout Saint-Antonin qui, seule, a les moyens et le pouvoir politique via son conseiller général - lancent les travaux les plus faciles, manière de mettre les élus et l'État devant le fait - en partie - accompli.

20 septembre 1946

Service Vicinal - Route de la vallée de l'Aveyron -
Vote d'un crédit

« M. BÉNET, rapporteur.

J'ai l'honneur de vous donner lecture du rapport suivant de M. le Préfet :

À diverses reprises, le Conseil général a été amené à examiner le projet d'ouverture d'une route touristique dans la vallée de l'Aveyron

Ce projet d'un intérêt indiscutable présente de nombreux avantages et outre qu'il compléterait heureusement l'équipement touristique du département apporterait aux populations de cette région des facilités de communication réclamées depuis longtemps.

Dans ses séances des 16 Mai 1935 et 17 Novembre 1936, l'Assemblée départementale avait envisagé favorablement cette réalisation et un crédit de 300.000 francs a été inscrit au budget départemental.

Ce crédit, n'ayant pas pu être utilisé par suite des difficultés nées de la guerre, a reçu une autre destination.

À l'heure actuelle, les Municipalités de Saint-Antonin et de Cazals ont décidé de procéder à l'ouverture d'un chemin desservant les hameaux de Vielfour et de Brousse qui cesseront ainsi d'être isolés. Ces travaux qui rentrent dans le cadre du plan dressé par les Ponts-et-Chaussées constituent la première étape dans la voie des réalisations de la route touristique projetée. Le tracé, tel qu'il est prévu, suivra la vallée, la surplombera, et au lieu de se dérouler, comme la voie ferrée, dans le fond des gorges, suivra, en corniche, les méandres de l'Aveyron qui sera franchie à Cazals sur la passerelle existante.

En vue de contribuer à l'exécution des travaux que vont entreprendre les deux Municipalités sous la responsabilité des Ponts-et-Chaussées, j'ai inscrit dans le projet de budget départemental qui vous est soumis, un crédit de 500.000 francs.

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir l'y maintenir.

Votre 2° Commission a estimé devoir donner un avis très favorable pour l'inscription de ce crédit. »

`22 janvier 1948

« Chapitre 3. - Travaux neufs

1) Travaux avec participation de l'État.

Les circulaires ministérielles des 7 Juillet 1943 et 19 Juin 1945 réservent la totalité des subventions de l'État aux travaux d'entretien différé qui font l'objet de la tranche de démarrage du plan d'équipement national, repartie sur les années 1946, 1947, 1948.

Aucune instruction nouvelle ne nous est parvenue. D'ailleurs les travaux d'entretien différé ne sont pas, comme nous l'avons fait connaître, terminés dans notre département et des ressources importantes devront être encore affectées au cours de l'année 1948.

Il suffit donc de rappeler pour mémoire les projets de travaux neufs ci-après, susceptibles de participer aux subventions de l'État

- Construction d'un pont suspendu sur la Garonne à Malause (C. D. 26).

- Construction d'un pont suspendu sur la Garonne à Mas-Grenier (C. D. 77).

- Construction d'un chemin dans la vallée de l'Aveyron.

2) Travaux sans participation de l'État.

En ce qui concerne ce dernier projet, la Commune de Saint-Antonin a pris l'initiative de prolonger jusqu'à Cazals le chemin rural de 4 m. 50 de largeur qui suit sensiblement le tracé du chemin de fer.

Aménagement du chemin de la vallée de l'Aveyron entre Saint-Antonin et Bruniquel après construction par les communes intéressées et classement dans le réseau départemental.

En ce qui concerne ce dernier projet, nous rappellerons que la commune de Saint-Antonin a pris l'initiative d'ouvrir entre cette localité et Cazals un chemin rural de 4 mètres de largeur qui suit le tracé du chemin départemental projeté.

Elle a affecté aux travaux une somme de 140.000 francs au cours des années 1947 et 1948 et a reçu du département pendant la même période une subvention de 700.000 francs. Le chemin est à peu près terminé jusqu'au hameau de Vielfour.

Reste à construire la section Vielfour-Brousse entièrement située dans le rocher. La dépense à prévoir pour l'exécution de cette section est évaluée à 1.500.000 francs et pourrait être repartie comme suit :

Département 1.250.000

Com. de St-Antonin 250.000

L'Assemblée Départementale décidera de la somme qu'elle désire affecter en 1949 à ces travaux à titre de subvention à la commune de Saint-Antonin.

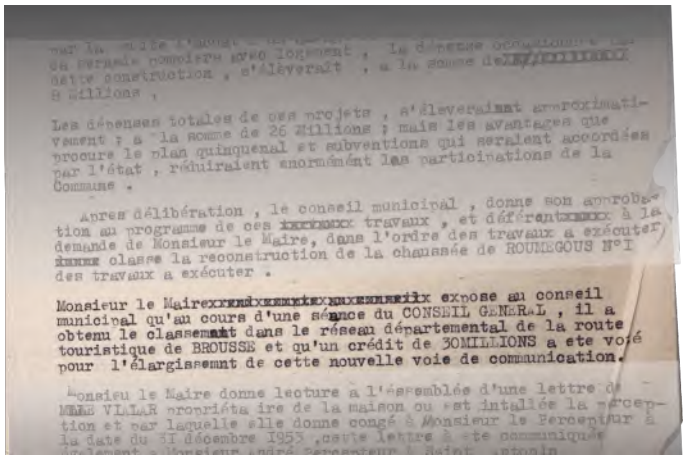
Nous n'avons prévu aucun crédit dans nos propositions budgétaire. »

Cette quête de financement se poursuit avec la demande d'aides, d'abord pour l'exécution, puis ensuite l'achèvement de la route.

- aide de 400 000 francs du Conseil général ;
- autre demande de 500 000 francs.

L'État contribue pour une part importante au titre du désenclavement de cette partie de la vallée, entre Cazals et Saint-Antonin. Rappelons qu'à ce moment-là il faut remonter par le plateau, pour emprunter la nationale 658 avant de redescendre à Saint-Antonin. Est en jeu aussi la desserte de Brousse.

Vont donc être prises par le Conseil général des délibérations pour financer et finir ce chantier. Tranches successives qui transforment le chemin latéral à l'Aveyron (rive gauche). Chemin qu'il faut élargir, avec, en sus - chantier des plus onéreux - la création dans le rocher d'une corniche et d'un tunnel, qui rendent la route praticable et pittoresque méritant ainsi son appellation de «touristique»[1].



Monsieur le Maire expose au conseil municipal qu'au cours d'une séance du CONSEIL GENERAL , il a obtenu le classement dans le réseau départemental de la route touristique de BROUSSE et qu'un crédit de 30MILLIONS a ete voté pour l'élargissemnt de cette nouvelle voie de communication.

Le Conseil municipal de Saint-Antonin vote un crédit pour l'élargissement de la nouvelle route touristique. Rappelons que le Dr. Bénet, promoteur de cette route, est à la fois mairie de la ville et conseiller général (et ardent défenseur de la route touristique dans la vallée de l'Aveyron).

Chemin touristique de la vallée de l'Aveyron

«M BAYLET, rapporteur.

M. le Docteur Bénet a sollicité l'ouverture d'un crédit de 400.000 francs pour lui permettre d'achever la construction du chemin touristique de la vallée de l'Aveyron.

Votre 4° Commission, d'accord avec la Commission des Finances, a accepté l'inscription au budget de ce crédit qui sera prélevé sur les économies réalisées par suite de la simple prise en charge de certains chemins qu'on nous proposait de classer.

M. LE PRÉSIDENT.- Pas d'opposition ? Adopté. »

(Suite)

« Subvention de 400.000 francs à la commune de Saint-Antonin, votée par délibération du Conseil général du 23 janvier 1950 pour lui permettre l'exécution d'un nouveau tronçon du chemin touristique de la vallée de l'Aveyron (actuellement classé comme C. V. n° 22 de la commune de Saint-Antonin) concurremment avec une subvention de l'État de 1.200.000 francs au titre du désenclavement[2]*.»*

Chemin touristique de la vallée de l'Aveyron

«M. BAYLET, rapporteur.

Messieurs, notre collègue M. le Docteur Bénet a l'intention de vous demander l'ouverture d'un crédit complémentaire de 500.000 francs pour l'achèvement du chemin touristique de la vallée de l'Aveyron, qui aura pour effet de désenclaver le hameau de Brousse.

En accord avec votre Commission des Finances, votre 2° Commission vous propose d'inscrire ce crédit à la D. M. n°2.

LE PRESIDENT. - Pas d'opposition?... Le crédit est voté.»

Le 31 mai 1952,

la route est inaugurée.

[1] Après 1952, la route de la vallée redevient route de désenclavement, la partie touristique étant considérée comme faite

[2] Les crédits du Fonds d'investissement routier sont fléchés précisément pour ce projet : les débats au Conseil général du 18 septembre 1952 montrent qu'il a fallu résister à la tentation d'utiliser ce fonds pour d'autre routes

Samedi 31 mai 1952

Inauguration de la route touristique Cazals-Saint-Antonin par Brousse et Vielfour

Source : la Dépêche du Midi (3 juin 1952)

culteurs, quant à la conception d'une maison d'habitation agréable, saine, pratique et bien équi-

menca par « arrêter » [illegible] l' « aspirant » Rous et du « caïd » Déjean, avant leur retour, prévu

entrera dans la paix, celui qui aura suivi le droit chemin. »

Visite du Conseil général dans les gorges de l'Aveyron



A la sortie du tunnel de la corniche de Brousse, les invités : Au premier rang : Mmes Jean BAYLET et GHISOLFI.

Au terme de sa session dernière, le conseil général de Tarn-et-Garonne s'est rendu à Saint-Antonin, pour visiter les travaux exécutés dans les gorges de l'Aveyron, avec son concours financier.

A 11 heures, la caravane automobile, au grand complet, s'ébranlait du sommet de la côte de Cazals. Pour rallier Saint-Antonin, par la vallée, Cazals, le hameau de Brousses, construit en bordure de la falaise, sont traversés en trombe, et ce n'est que six cents mètres plus loin, là où la route est construite en corniche que toutes les personnalités font halte pour admirer le magnifique paysage que nous offre la nature, et où l'Aveyron coule au pied de falaises aux abrupts vertigineux.

Sur le chemin du retour, une réception touchante, du fait de sa spontanéité et de son imprévu attendait les chiciels à Vielfour, où un ancien zouave les reçut au son du clairon. Des fleurs furent offertes à Mmes Baylet et Ghisolfi et un vin d'honneur très champêtre offert par les habitants de ce petit hameau, fut très apprécié de tous.

A 1 heure, le Dr Bénet maire et conseiller général de Saint-Antonin, recevait tous ses invités dans les salons de l'hôtel Lufaut, où un fin déjeuner fut servi.

Le Dr Benet présidait, ayant à ses côtés Mmes Jean Baylet et Ghisolfi, remplaçant M. le préfet retenu à Montauban par les charges de sa fonction. Dans l'assistance, en plus des conseillers généraux du département, on remarquait la présence de Mmes Benet et Rigaud, M. Lacaze, conseiller de la République, MM. Delpouys et Gardes du Syndicat d'initiative; MM. Rostand, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et Rigaud, ingénieur T.P.E. de Saint-Antonin.

A l'heure des toasts, le Dr Bénet remercie avec cœur ses invités d'avoir bien voulu répondre à son invitation et de le soutenir à l'assemblée départementale pour l'œuvre qu'il poursuit inlassablement : « la construction de la route touristique des gorges de l'Aveyron ».

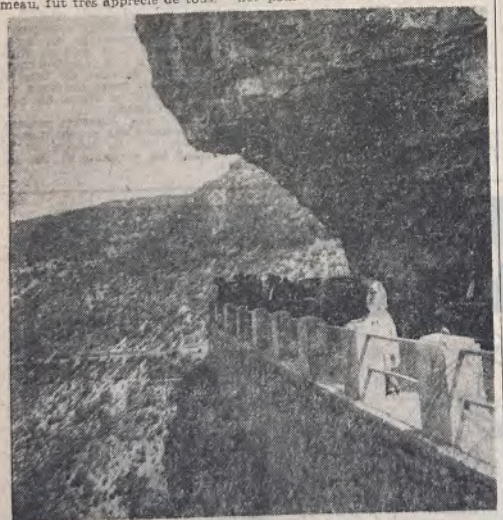
M. Tardis voulut rendre un hommage public au courage du Dr Bénet et au dévouement de Mme Bénet pour l'avoir recueilli dans leur maison, lorsqu'en mai 1944, il eut un accident au cours d'une mission dans la région de Saint-Antonin, et que la division « Das Reich » occupait la ville.

M. Cazes, en qualité de voisin et ami du Dr Bénet, exhalta les qualités professionnelles et de cœur du maire de Saint-Antonin et il se félicita de la réalisation de cette œuvre touristique qui va améliorer les conditions de vie des populations particulièrement déshéritées de la vallée de l'Aveyron.

M. Delpouys, président du Syndicat d'initiative, exprima à son tour toute sa joie de voir entrer dans la voie des réalisations un projet enfermé depuis longtemps dans les cartons.

M. Fleury, président du conseil général, sut complimenter avec sa verve spirituelle coutumière tous les convives et renouvela au Dr Bénet la sollicitude de l'assemblée départementale pour son œuvre qui mettra en valeur la plus belle région touristique du département.

M. Baylet, avec son autorité habituelle clôtura cette magnifique fête, et, prenant la réalisation du Dr Bénet comme exemple, démontra que c'est par le travail et la persévérance de chacun, que la France redeviendra prospère et plus belle.





Deux vues de la corniche de Brousse sur le chemin touristique de la vallée de l'Aveyron qui domine à plus de 200 mètres le lit de la rivière.
(Photos Studio René, Saint-Antonin.)

Le souvenir d'Etcheverlopo

Les dirigeants locaux de la C. F. T. C. (syndicats chrétiens) ont commémoré comme chaque année, le 1er juin, le souvenir de leur camarade André Etcheverlopo, assassiné par la gestapo en 1943. Ils se sont rendus en cortège au pont des Consuls devant la plaque commémorative, où des fleurs ont été déposées dimanche matin, à 10 heures, en présence de M. Gabach, maire, et de Mlle Ginesté, adjointe au maire; dans l'assistance, on remarquait des membres du mouvement de résistance « Libérer et Fédérer ».

LE VIGNERON GASCON (1952)
par DOMERGUE-LAG...

OXI-TIQUES
(l'hygiène des animaux domestiques)
Pour tous usages vétérinaires
OXI-TOUT
INODORE
Pour tous usages ménagers
Deux insecticides à résultat radical garanti
Destruction assurée des Puces - Poux Punaises - Fourmis - Mites - Cafards et Tiques, etc...
En vente toutes phies et droguerles
Gros : Etablissements NEX
à DOURGNE (Tarn)

AVIS DE DECES

Monsieur et Madame Marcel NINGRES; Mademoiselle Any NINGRES; Monsieur et Madame Pierre DASTARAC ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Monsieur Marcelin NINGRES

leur père, grand-père et beau-père, pieusement décédé le 30 mai 1952, à l'âge de 79 ans.

Les obsèques ont eu lieu le 1er juin, en l'église de Mauvezin, dans l'intimité.

OUVERTURE de
Borideaux
FABRICANT-SPÉCIALISTE
59, RUE DE LA POMME
TOULOUSE
Grand Choix de Rideaux
COUVRE-LITS - COUVRE-PIEDS
TRINGLES prêtes à poser en toutes longueurs
Rideaux sur Mesures

À la sortie du tunnel de la corniche de Brousse, les invités : au premier rang : Mmes Jean Baylet et Ghisolfi.



hameau, fut très apprécié de tous. net pour l'avoir recueilli dans leur

Deux vues de la corniche de Brousse sur le chemin touristique de la vallée de l'Aveyron qui domine à plus de 200 mètres le lit de la rivière.
(Photos Studio René, Saint-Antonin.)

« Au terme de sa session dernière, le Conseil général de Tarn-et-Garonne s'est rendu à Saint-Antonin, pour visiter les travaux exécutés dans les gorges de l'Aveyron avec son concours financier.

À 11 heures, la caravane automobile, au grand complet, s'ébranlait du sommet de la côte de Cazals pour rallier Saint-Antonin, par la vallée. Cazals, le hameau de Brousse, construit en bordure de la falaise, sont traversés en trombe, et ce n'est que six cents mètres plus loin, là où la route est construite en corniche, que toutes les personnalités font halte pour admirer le magnifique paysage que nous offre la nature, et où l'Aveyron coule au pied de falaises aux abrupts vertigineux.



dans la voie des réalisations un pro-

jet enfermé depuis longtemps dans les cartons.

Le souvenir d'Etcheverlop

Sur le chemin du retour, une réception touchante, du fait de sa spontanéité et de son imprévu, attendait les officiels à Vielfour, où un ancien zouave les reçut au son du clairon. De fleurs furent offertes à Mmes Baylet et Ghisolfi et un vin d'honneur très champêtre, offert par les habitants de ce petit hameau, fut très apprécié de tous.

À 1 heure, le Dr. Bénet maire et conseiller général de Saint-Antonin, recevait tous ses invités dans les salons de l'hôtel Lufaut, où un fin déjeuner fut servi.

Le Dr.Bénet présidait, ayant à ses côtés Mmes Jean Baylet et Ghisolfi, remplaçant M. le Préfet retenu à Montauban par les charges de sa fonction, Dans l'assistance, en plus des conseillers généraux du département, on remarquait la présence de Mmes Bénet et Rigaud, M. Lacaze conseiller de la République, MM, Delpouys et Gardes du Syndicat d'initiative, MM. Rostand, ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, et Rigaud, ingénieur T.P.E. de Saint-Antonin.

À l'heure des toasts, le Dr. Bénet remercie avec cœur ses invites d'avoir bien voulu répondre à son invitation et de le soutenir à l'assemblée départementale pour l'œuvre qu'il poursuit inlassablement : « la construction de la route touristique des gorges de l'Aveyron »

M. Tardis voulut rendre un hommage public au courage du Dr. Bénet et au dévouement de Mme Bénet pour l'avoir recueilli dans leur maison, lorsqu'en mai 1944, il eut un accident au cours d'une mission dans la région de Saint-Antonin, et que la division « Das Reich » occupait la ville.

M. Cazes en qualité de voisin et ami du Dr. Bénet, exalta les qualités professionnelles et de cœur du maire de Saint-Antonin et il se félicita de la réalisation de cette œuvre touristique qui va améliorer les conditions de vie des populations particulièrement déshéritées de la vallée de l'Aveyron. »

PAR MARCEL GUERRET



Une nouvelle route touristique dans les gorges de l'Aveyron moyen



AU sortir du Rouergue granitique, l'Aveyron pénètre dans le Tarn-et-Garonne où il aborde de front, à Saint-Antonin, le petit causse de Caylus-Anglars qui termine vers le Sud la zone calcaire des grands causses du Quercy.

Pour le traverser, avant d'entrer dans la haute plaine montalbanaise, à Montricoux, ses eaux, jadis torrentielles, ont creusé, sur plus de 20 kilomètres, un canon étroit et tortueux, au fond duquel serpentent, aujourd'hui tranquilles, les innombrables méandres qui ont découpé peu à peu le rocher. De hautes falaises blanches les surplombent parfois de 300 mètres, par exemple au roc de Bioussac, jaillissant comme d'immenses murs en ruines, au travers de vastes éboulis de pierres grises où poussent, rabougris, dans ce sol inculte, les chênes de garrigue, les buis et les genévriers.

Une impression de force et de solitude rustique émane de ce paysage dont la rude et saine beauté ne le cède pas à celle des cañons classiques de la Dordogne, du Lot et du Tarn.

Tout semble fait pour y retenir l'attention de l'artiste, du géologue, du préhistorien, du botaniste ou pour guider la rêverie reposante du promeneur.

★

Çà et là, comme au Saut du Loup, à Turiez, à la Dame blanche, à la Madelaine, à Gabéou, des pertes et des résurgences témoignent d'une très active circulation souterraine, dont l'étude est loin d'être terminée. De nombreuses grottes et abris sous roches ont fourni et fournissent encore une documentation de premier

Ci-dessus : Les lacets de la nouvelle route touristique.

Ci-contre : Les hautes cimes.
(Cliché Cim, Cambier, Mâcon.)

169

Qui est Marcel Guerret ? qui écrit l'article ci-contre :

« Samedi, dimanche et lundi dernier s'est tenu à Carcassonne le congrès interfédéral des Sociétés savantes des Pyrénées-Gascogne-Languedoc-Roussillon.

Au cours de la réunion de la Fédération des Pyrénées - Gascogne, qui s'est tenue samedi 24, à 18 heures, notre ami Marcel Guerret, membre de l'Académie et président de la Société des sciences naturelles, a été, à l'unanimité, élu membre du comité. Nous ne pouvons que féliciter le dévoué conservateur du musée d'histoire naturelle, à la science duquel ses pairs ont été heureux de rendre cet hommage. »

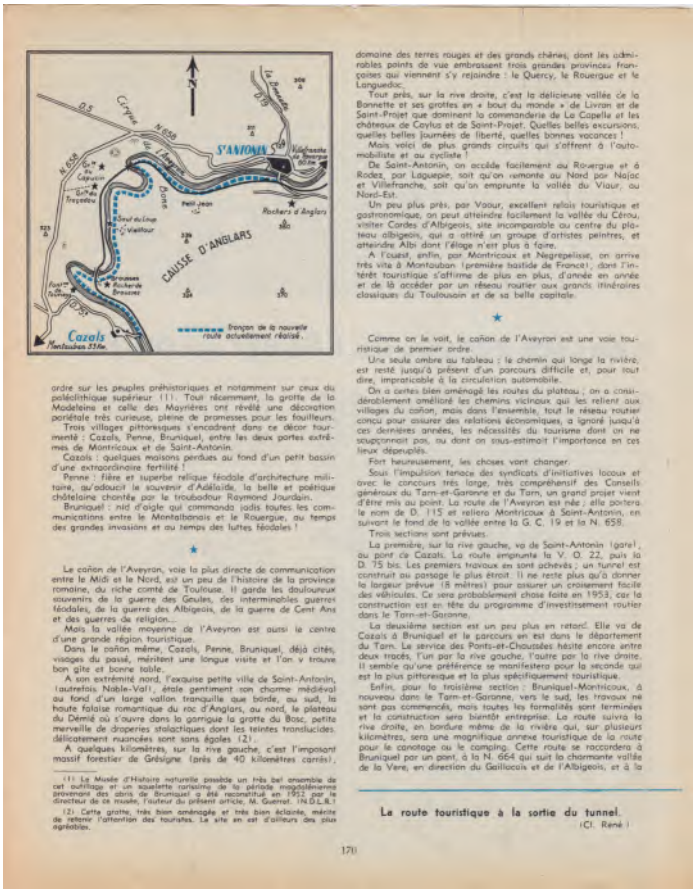
(La Dépêche du Midi)

Qui est André Morice ?

« Membre du parti radical, il a été Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme du gouvernement Antoine Pinay du 8 mars 1952 au 8 janvier 1953 [1]*. À ce titre, son texte est un plaidoyer pour un renouveau du tourisme (voir ci-dessous en encadré). »*

(Source :Wikipedia)

[1] https://fr.wikipedia.org/wiki/André_Morice



ordre sur les peuples préhistoriques et notamment sur ceux du paléolithique supérieur (1). Tout récemment, la grotte de la Madeleine et celle des Mayrières ont révélé une décoration pariétale très curieuse, pleine de promesses pour les fouilleurs.

Trois villages pittoresques s'encadrent dans ce décor tourmenté : Cazals, Penne, Bruniquel, entre les deux portes extrêmes de Montricoux et de Saint-Antonin.

Cazals : quelques maisons perdues au fond d'un petit bassin d'une extraordinaire fertilité !

Penne : fière et superbe relique féodale d'architecture militaire, qu'adoucit le souvenir d'Adélaïde, la belle et poétique châtelaine chantée par le troubadour Raymond Jourdain.

Bruniquel : nid d'aigle qui commanda jadis toutes les communications entre le Montalbanais et le Rouergue, au temps des grandes invasions et au temps des luttes féodales !

★

Le cañon de l'Aveyron, voie la plus directe de communication entre le Midi et le Nord, est un peu de l'histoire de la province romaine, du riche comté de Toulouse. Il garde les douloureux souvenirs de la guerre des Goules, des interminables guerres féodales, de la guerre des Albigeois, de la guerre de Cent Ans et des guerres de religion...

Mais la vallée moyenne de l'Aveyron est aussi le centre d'une grande région touristique.

Dans le canton même, Cazals, Penne, Bruniquel, déjà cités, visages du passé, méritent une longue visite et l'on y trouve bon gîte et bonne table.

A son extrémité nord, l'exquise petite ville de Saint-Antonin, (autrefois Noble-Val), étale gentiment son charme médiéval au fond d'un large vallon tranquille que borde, au sud, la haute falaise romantique du roc d'Anglars, au nord, le plateau du Démié où s'ouvre dans la garrigue la grotte du Bosc, petite merveille de draperies stalactiques dont les teintes translucides, délicatement nuancées sont sans égales (2).

A quelques kilomètres, sur la rive gauche, c'est l'imposant massif forestier de Grésigne (près de 40 kilomètres carrés),

(1) Le Musée d'Histoire naturelle possède un très bel ensemble de cet outillage et un squelette fossilisé de la période magdalénienne provenant des abris de Bruniquel a été reconstitué en 1952 par le directeur de ce musée, l'auteur du présent article, M. Guerret. (N.D.L.R.)

(2) Cette grotte, très bien aménagée et très bien éclairée, mérite de retenir l'attention des touristes. Le site en est d'ailleurs des plus agréables.

domaine des terres rouges et des grands chênes, dont les admirables points de vue embrassent trois grandes provinces françaises qui viennent s'y rejoindre : le Quercy, le Rouergue et le Languedoc.

Tout près, sur la rive droite, c'est la délicieuse vallée de la Bonnette et ses grottes en « bout du monde » de Livron et de Saint-Projet que dominent la commanderie de Le Capelle et les châteaux de Ceylus et de Saint-Projet. Quelles belles excursions, quelles belles journées de liberté, quelles bonnes vacances !

Mais voici de plus grands circuits qui s'offrent à l'automobiliste et au cycliste !

De Saint-Antonin, on accède facilement au Rouergue et à Rodez, par Laguépie, soit qu'on remonte au Nord par Najac et Villefranche, soit qu'on emprunte la vallée du Viaur, au Nord-Est.

Un peu plus près, par Vaour, excellent relais touristique et gastronomique, on peut atteindre facilement la vallée du Cérou, visiter Cordes d'Albigeois, site incomparable au centre du plateau albigeois, qui a attiré un groupe d'artistes peintres, et atteindre Albi dont l'éloge n'est plus à faire.

A l'ouest, enfin, par Montricoux et Negrepelisse, on arrive très vite à Montauban (première bastide de France), dont l'intérêt touristique s'affirme de plus en plus, d'année en année et de là accéder par un réseau routier aux grands itinéraires classiques du Toulousain et de sa belle capitale.

★

Comme on le voit, le cañon de l'Aveyron est une voie touristique de premier ordre.

Une seule ombre au tableau : le chemin qui longe la rivière, est resté jusqu'à présent d'un parcours difficile et, pour tout dire, impraticable à la circulation automobile.

On a certes bien aménagé les routes du plateau ; on a considérablement amélioré les chemins vicinaux qui les relient aux villages du cañon, mais dans l'ensemble, tout le réseau routier conçu pour assurer des relations économiques, a ignoré jusqu'à ces dernières années, les nécessités du tourisme dont on ne soupçonnait pas, ou dont on tous-estimait l'importance en ces lieux dépeuplés.

Fort heureusement, les choses vont changer.

Sous l'impulsion tenace des syndicats d'initiatives locaux et avec le concours très large, très compréhensif des Conseils généraux du Tarn-et-Garonne et du Tarn, un grand projet vient d'être mis au point. La route de l'Aveyron est née ; elle portera le nom de D. 115 et reliera Montricoux à Saint-Antonin, en suivant le fond de la vallée entre la G. C. 19 et la N. 658.

Trois sections sont prévues.

La première, sur la rive gauche, va de Saint-Antonin (gare), au pont de Cazals. La route empruntera la V. O. 22, puis la D. 75 bis. Les premiers travaux en sont achevés ; un tunnel est construit au passage le plus étroit. Il ne reste plus qu'à donner la largeur prévue (8 mètres) pour assurer un croisement facile des véhicules. Ce sera probablement chose faite en 1953, car la construction est en tête du programme d'investissement routier dans le Tarn-et-Garonne.

La deuxième section est un peu plus en retard. Elle va de Cazals à Bruniquel et le parcours en est dans le département du Tarn. Le service des Ponts-et-Chaussées hésite encore entre deux tracés, l'un par la rive gauche, l'autre par la rive droite. Il semble qu'une préférence se manifestera pour la seconde qui est la plus pittoresque et la plus spécifiquement touristique.

Enfin, pour la troisième section : Bruniquel-Montricoux, à nouveau dans le Tarn-et-Garonne, vers le sud, les travaux ne sont pas commencés, mais toutes les formalités sont terminées et la construction sera bientôt entreprise. La route suivra la rive droite, en bordure même de la rivière qui, sur plusieurs kilomètres, sera une magnifique arrivée touristique de la route pour le canotage ou le camping. Cette route se raccordera à Bruniquel par un pont, à la N. 664 qui suit la charmante vallée de la Vere, en direction du Gaillacois et de l'Albigeois, et à la

Le route touristique à la sortie du tunnel.
(Cl. René.)

170



G. C. 1, la plus belle voie d'accès de la Grésigne. Par là, grâce encore l'importance de l'admirable site de Bruniquel.

Dans son ensemble, le parcours ne sera nulle part accidenté. La largeur utile (8 mètres), le bitumage, l'absence de pentes supérieures à 9 % et de rayons intérieurs à 100 mètres, en feront une route idéale pour la circulation automobile et cycliste.

Nul doute que cette réalisation ne stimule très rapidement l'essor d'une des plus accueillantes, d'une des plus intéressantes des régions touristiques du Sud-Ouest français.

M. GUERRET,
Vice-président du Syndicat d'Initiative du Tarn-et-Garonne.

Ce premier tronçon de la route touristique de Cazals à Saint-Antonin, a été inauguré officiellement le 30 mai dernier par le Conseil général de Tarn-et-Garonne, sous la conduite du docteur Bennet, conseiller général, maire de Saint-Antonin qui en fut le diligent réalisateur. M. François Delpouys, le dévoué président du Syndicat d'Initiative de Montauban (1) qui est aussi le délégué départemental du T.C.F. pour le Tarn-et-Garonne, était à ses côtés, ainsi que les représentants du Syndicat d'Initiative de Saint-Antonin et notamment son président, M. le Chanoine Galan.

(1) Rappelons à ce propos que l'initiative de ce grand projet revient à l'Essi du Montalbain, qui, dès 1912, en avait présenté le projet. Les deux guerres de 1914 et 1939 devaient, hélas, en retarder la réalisation.

LE MINISTRE DU TOURISME PARLE

M. André Morice, ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, a lancé, par radio, un appel à tous les Français et à toutes les Françaises dont nous ne saurions assez approuver les termes.

La saison touristique 1953, a dit le ministre, s'ouvre. Son succès dépend de nous. De chaque Français tout d'abord, qui, par l'accueil qu'il réserve au touriste étranger, compose le souvenir que celui-ci emportera de notre pays. Or, le touriste se détermine souvent dans le choix d'un pays d'visitor d'après le récit qu'un ami lui a fait d'un précédent voyage.

Soignons courtois, soignons poli — de cette politesse française que les siècles ont façonnée — soignons de bonne humeur. Ainsi, nous attirerons en France un flot de touristes sans cesse grossissant. Mais nos visiteurs veulent aussi nous connaître, connaître nos goûts, nos idées, nos désirs. Sachons en faire des amis.

La cordialité de l'accueil ne suffirait cependant pas, si notre pays n'offrait pas à ses visiteurs une image attrayante. Il faut que nos stations se parent pour les recevoir, que nos trains, nos autocars, nos bateaux et nos avions soient propres et confortables, que nos hôtels et nos restaurants soient coquets et accueillants, que les chambres, les installations sanitaires, les W.-C. soient impeccablement entretenus.

Une chambre simple, claire, parfaitement propre, avec sa douche, avec des cabinets qui fonctionnent bien, avec des convolutions robustes et rapides — sans comeloté aucune — est la plus recherchée de l'immense majorité de nos visiteurs.

Hôteliers, prenez garde aux moindres détails. Qu'une impression d'agréable confort, dans la simplicité, se dégage de l'ensemble.

Ce confort, vous devez l'offrir à des prix honnêtes, strictement conformes à ceux que vous avez annoncés. Que vos clients ne vous reprochent plus la surprise de la note avec ses cascades de taxes. Engagez-vous résolument dans la voie du « Tout compris » dont l'effet psychologique sera considérable. Vous vous réserverez ainsi des lendemains florissants.

Que notre pays si attrayant multiplie ses séductions, mette en valeur ses richesses. Provinces de France, il faut maintenir votre folklore, vos costumes, vos danses et vos chants. Il faut les mieux faire connaître encore. Les touristes étrangers veulent voir le visage de votre histoire.

Ils veulent aussi goûter la saveur de notre cuisine, les ardeurs de vos vins. Que leur prix inestimable soit cependant à la portée de tous!

La meilleure publicité, pour la France, ce sont les joies qu'elle procure, l'impression qu'elle laisse, le souvenir qu'on en garde. Nous sommes tous responsables de cette impression quel que soit le poste, l'emploi ou la situation que nous occupons.

En 1953, pour la première fois depuis 1946, le Tourisme français a marqué un temps d'arrêt.

Qui n'avance pas recule!

Ce n'est évidemment pas en demandant à nos visiteurs de retourner chez eux à grands coups de « ça bone » qu'on facilitera la reprise de l'activité économique.

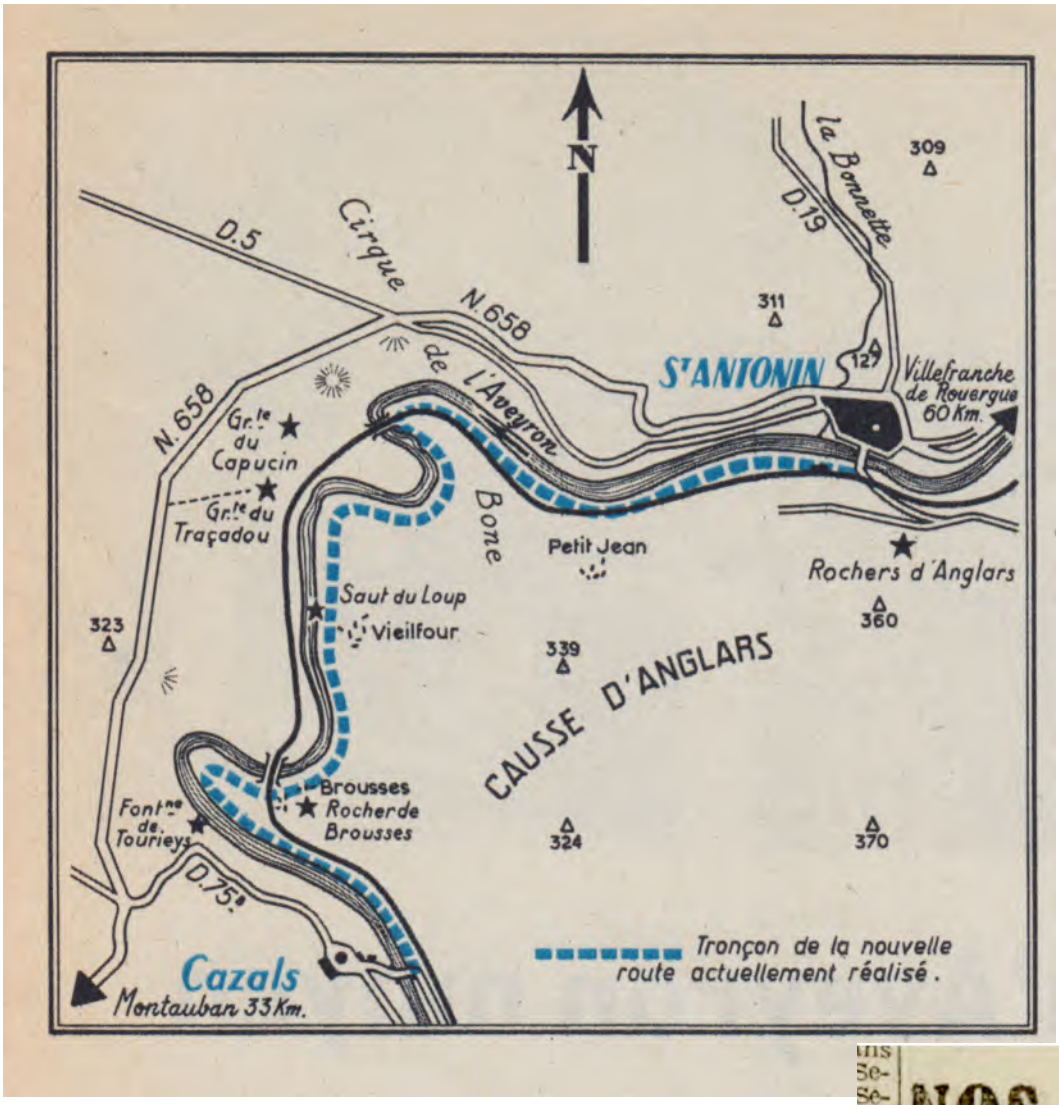
Notre pays, si prenant par ses multiples aspects, par la valeur de ses habitants, veut que soit respecté, défendu, le destin touristique de la France!

Que tous s'y emploient avec cœur, avec intelligence, en laissant s'exprimer naturellement les sentiments qui, par tradition, nous animent.

Qui franchit notre seuil nous devient sacré!

L'insoumis-nous pour que tous nos visiteurs, bien accueillis, bien traités, deviennent nos amis!

171



Agrandissement de la carte insérée dans le document promotionnel

La légende parle de tronçon car, en 1952-1953, l'idée d'une route de vallée jusqu'à Montricoux n'est pas abandonnée.

PENNE

NOS ROUTES

Verdeille, sénateur du Tarn, président du Conseil général, a reçu de M. le Président du Syndicat d'Initiative de Tarn-et-Garonne, la lettre ci-dessous :

« Mon cher Président :

« J'apprends que la route de Penne à Cazazls, en passant par le coteau vient d'être grandement améliorée. J'aprpends aussi que vous avez apporté quelques modifications d'aménagement à diverses routes, notamment celle de Penne; cela prouve que vous ne cessez de vous intéresser à cette région si touristique et que pour l'aménagement de la route de Penne à Cazals, vous prolongez ainsi le travail en Tarn-et-Garonne. Je ne peux que vous en remercier et je serais heureux de savoir si dans votre département on est toujours décidé à établir cette route des bords de l'Aveyron si nécessaire au point de vue touristique, à nos deux départements.

» En Tarn-et-Garonne, une bonne partie est faite entre Saint-Antonin et Brousse; il reste encore le tunnel. Il y a surtout beaucoup de difficultés financières pour continuer le travail. »

Le Cri des travailleurs
26 novembre 1949

5

Déclassement et transfert du rail à la route

1953-1958 et plus...

La fermeture des dessertes voyageurs et marchandises sur le tracé Montauban-Lexos aboutit à un déclassement de la ligne. Les élus demandent à ce moment le transfert de l'équipement (emprise, gares…) au Département qui, alors, imagine de réaliser la route de la vallée, non plus dans la vallée - chantier difficile - mais sur l'ancienne ligne de chemin de fer qui va être déferrée.

1953 et 1954

L'optimisme en matière ferroviaire n'est plus de mise. Le rail va être délaissé, déclassé. La route prend le relais : il est question du transfert du sol au Département pour en faire une route « dont l'intérêt est indéniable ». Dans les délibérations du Conseil général, c'est la première mention à notre connaissance de la possibilité d'un transfert et d'une conversion rail-route. Si ce vœu est formalisé, c'est que l'idée commence à re-circuler. Elle avait été émise à plusieurs reprises avant la guerre, mais sans être reprise par les élus. Cela change.

« VOIE FERRÉE MONTAUBAN-LEXOS

14 janvier 1954

M. RIGNAC. - Voici, Messieurs, un vœu de la seconde commission que nous vous demandons de voter.

Le Conseil général rappelant l'exposé développé au jour de sa séance du 30 septembre 1953, sur le projet de suppression du trafic sur la voie ferrée Montauban-Lexos, dont l'exploitation ne couvrait plus les frais,

Rappelant qu'il a demandé dans le cas où le Ministre des Travaux Publics serait amené à supprimer le trafic sur cette ligne, que sa décision soit accompagnée d'une décision prononçant le déclassement de celle-ci et de l'abandon du sol de la voie au profit du Département, afin que cette plate-forme soit immédiatement aménagée pour la construction d'une route dont l'intérêt est indéniable,

Considérant que la question ne paraît pas avoir reçu de solution à ce jour,

Considérant que le Département dispose à l'heure actuelle des crédits nécessaires à la réalisation des travaux,

ÉMET LE VŒU

qu'une décision intervienne sur ce point le plus rapidement possible en précisant formellement que la suppression du trafic s'accompagne d'un déclassement de la voie et de l'affectation de la plate-forme au Département.

M. LE PRÉSIDENT. - Je mets aux voix le vœu dont vous venez d'entendre la lecture. Pas d'opposition ? Adopté. »

Fait nouveau : la voie est déclassée par le Ministre.

Le Conseil général revient à la charge sur ce dossier et sur l'avenir de la ligne. C'est qu'entretemps, la décision de déclasser la ligne a été prise et signifiée. Il n'est plus question de maintien de trafic voyageurs et marchandise.

« 30 septembre 1954

LIGNE DE MONTAUBAN-LEXOS

Voici, au nom de la 2e Commission, le vœu que nous vous proposons d'adopter afin que, sur la ligne de Lexos, le trafic ferroviaire qui doit être supprimé soit remplacé, dans les meilleures conditions pour les usagers.

Le Conseil général de Tarn-et-Garonne,

Constatant que l'État s'est refusé à prendre en charge, ainsi qu'il était facile de le prévoir, les travaux l'aménagement de la plate-forme de la voie ferrée Montauban-Lexos déclassée par décision de M. le Ministre des Travaux Publics (lettre N° 1437 du 12 mai 1954) en application de l'article 15 du décret du 14 novembre 1949 [1],

Mais désireux de rendre aux populations intéressées les moyens de communication qui leur sont indispensables et ce, dans les délais les plus brefs,

Propose de maintenir la décision qu'il a précédemment prise d'aménager au plus tôt la plate-forme et d'intégrer la voie nouvellement créée dans le réseau départemental. »

Signe prometteur : C.D. 115

C'est à ce moment qu'apparaît la dénomination de C D 115, qui sera la numérotation de la nouvelle route prévue dans la vallée de l'Aveyron.

On verra plus loin qu'associées à cette route, il y aura la D115 bis (la route créée par le Dr. Bénet qui passe par Brousse (voir page 46) et la D 115 E (e comme embranchement qui relie l'ancienne voie ferrée au haut de Bruniquel - en aval de Bruniquel (voir pages 56 et suiv.).



TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

Décret du 21 février 1957 relatif au déclassement de la ligne de chemin de fer de Lexos à Montauban.

Le président du conseil des ministres,

Sur le rapport du ministre des affaires économiques et financières et du secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,

Vu le décret impérial du 21 avril 1853 portant concession du chemin de fer de Montauban à la rivière du Lot, le décret impérial du 7 avril 1855 approuvant la convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer grand central de France et la loi du 22 mai 1855 approuvant trois articles de la convention passée pour la concession des lignes de chemins de fer à la Compagnie du chemin de fer grand central de France;

Vu le décret du 19 juin 1857 approuvant la convention passée le 11 juin 1857 entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans;

Vu la loi n° 47-1684 du 3 septembre 1947 rétablissant et réglementant le conseil supérieur des transports;

Vu l'article 7 de la loi n° 49-874 du 5 juillet 1949 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier;

Vu l'article 26 de la loi de finances pour l'exercice 1952 n° 52-401 du 14 avril 1952;

Vu la décision ministérielle du 12 mai 1954 prononçant la fermeture totale à l'exploitation de la ligne de Montauban à Lexos;

Vu les rapports du service du contrôle technique et de la division des investissements en date des 17-24 novembre 1955 et 2-11 juillet 1956;

Vu l'avis du conseil supérieur des transports du 14 juin 1956;

Le conseil d'Etat entendu;

Le conseil des ministres entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclassée la ligne de chemin de fer d'intérêt général de Lexos à Montauban, entre les P. K. 308,900 (côté Lexos) et 367,100 (côté Montauban).

Art. 2. — Le ministre des affaires économiques et financières et le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 21 février 1957.

GUY MOLLET.

Par le président du conseil des ministres :

Le ministre des affaires économiques et financières,

PAUL RAMADIER.

Le secrétaire d'Etat aux travaux publics, aux transports et au tourisme,

AUGUSTE PINTON.

[1] Voir ci-contre la parution (tardive) au J.O de 1957

« Séance du 18 janvier 1954

CHEMIN DÉPARTEMENTAL N° 115
DE SAINT-ANTONIN A MONTRICOUX

Redressement et élargissement de la section comprise entre Saint-Antonin et Cazals

Acquisitions amiables et cession gratuite de terrains

M. RIGNAC, rapporteur

M. le Préfet nous a donné connaissance du rapport suivant :

J'ai l'honneur de déposer sur votre bureau un dossier établi par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, en vue de l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la chaussée du chemin départemental n° 115 dans la section comprise entre Saint-Antonin et Cazals.

« Ces terrains qui peuvent être acquis a l'amiable - l'un d'eux étant même cédé gratuitement - seront payés sur les crédits du Fonds d'Investissement Routier.

« Dans ces conditions et conformément aux dispositions de 1'Instruction Générale sur le service des chemins départementaux qui prévoient que votre Assemblée doit approuver le principe de l'acquisition des terrains en cause, je vous serais obligé de bien vouloir

A) approuver l'état parcellaire des terrains à incorporer à l'assiette du C. D. 115 ;

B) accepter les promesses de cession souscrites par les propriétaires des terrains en cause et, si tel est votre avis, de m'autoriser à passer au nom et pour le compte du Département, les actes de vente à intervenir.

J'ajoute que par délibération du 18 décembre 1952, les travaux de construction de ce chemin ont été déclarés d'utilité publique ».

Votre 2e Commission vous propose de donner une suite favorable à ce rapport, la dépense de 32.330 francs nécéssaire aux acquisitions de terrain pouvant être prélevée sur les crédits normaux affectés à ce chemin.

M. le PRESIDENT. - Pas d'opposition? Adopté.»

La phase active s'ouvre :

1954

« LIGNE DE CHEMIN DE FER MONTAUBAN-LEXOS

M. le Docteur BÉNET, rapporteur.

Je vais vous donner lecture d'un rapport de M. le Préfet faisant le point de la question de la suppression du trafic ferroviaire sur la ligne Montauban-Lexos

À la suite de la suppression de la ligne de Montauban-Lexos et en raison de l'intérêt que porte votre Assemblée à la desserte de cette région, je crois devoir vous tenir informés de l'évolution de de cette question depuis votre dernière session. (Par dépêche du 21 juillet 1955, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, relative à la suppression à dater du 1er août 1955 des trains de voyageurs sur la relation Montauban-Lexos et leur remplacement par un service routier).

D'autre part, à compter du 2 octobre, la suppression du trafic marchandises est devenue effective, la S.N.C.F. conservant la maîtrise des transports de marchandises par route.

Cette décision étant devenue définitive, j'ai aussitôt demandé à M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, le déclassement de cette voie ferrée.

Par dépêche du 30 septembre, que je vous prie de trouver annexée au présent dossier, M. le Ministre des Travaux Publics décide sans attendre l'accomplissement des formalités de déclassement d'inviter immédiatement la S.N.C.F. à commencer la dépose de la voie.

Dès la réception de cette dépêche, j'ai immédiatement prié M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées de prendre contact sur le plan régional avec la S.N.C.F. pour que les travaux puissent être entrepris le plus rapidement possible.

Par lettre que je joins également au dossier, revue depuis le début de votre session, M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées m'a informé que les Services de la Voie et des Bâtiments de la S.N.C.F. préparent la mise en adjudication des travaux de ce déposant de la voie. Cette adjudication aura lieu dans le courant de la présente semaine et, en conséquence, un entrepreneur sera désigné dans un délai d'un mois au maximum.

Il y a donc tout lieu de croire que la dépose de la voie ferrée sera très avancée à la fin de l'année courante. (…)

M. FLEURY, Président. - Acte est donné à M. le Préfet de sa communication relative à la suppression de la voie ferrée Montauban-Lexos.

Cette suppression était, comme nous le savions, inéluctable et elle a été imposée par la S.N.C.F. dans le cadre du plan national d'économies. N'ayant pu nous opposer plus longtemps à cette suppression, vous savez que nous avions demandé que les services de remplacement soient mis en place immédiatement et aussi, nous avions demandé, pour le cas où la ligne serait fermée à tout trafic, que le reclassement de la voie soit concomitant pour permettre la construction sur la plate-forme d'une route épousant la trace de la voie ferrée.»

1955

SÉANCE DU 19 OCTOBRE 1955

«M. le Ministre des Travaux Publics a décidé, sans attendre l'accomplissement des formalités de déclassement, d'inviter immédiatement la S.N.C.F. à commencer la dépose de la voie. Les services de la Voie et des Bâtiments ont donc préparé (voir page 74) *, nous dit-on, la mise en adjudication des travaux de dépose de la voie et un entrepreneur sera désigné avant un mois.*

À la fin de la présente année, selon toute vraisemblance, la dépose de la voie ferrée sera très avancée.»

1956

La procédure devient administrative : enquête publique, classement des nouvelles routes (à ce stade, la bretelle de Bruniquel, la future D 115 E, n'est pas encore définie)

(Route de la Vallée de l'Aveyron)

«(…) [À l'] enquête à laquelle il a été procédé en vertu de mon arrêté du 16 mai 1956, aucune déclaration contraire au projet n'a été enregistrée dans les communes de Saint-Antonin, Bruniquel et Montricoux.

À Cazals, le Conseil municipal, tout en se remontrant favorable au projet, a demandé que le C. D. 115 bis arrive à la limite de la commune, c'est-à-dire qu'il comprenne la partie du C. D. 115 actuels allant du Pont de Cazals à la limite de la commune de Penne[1].

Cette réserve a été rejetée par la Commission d'enquête qui a motivé son avis par le fait que la réalisation du vœu de la commune de Cazals aboutirait à la création de deux voies parallèles situées à quelques mètres l'une de l'autre.

Le rapport de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées fait le point de cette observation. En définitive, les services techniques proposent

1° Le déclassement du C.D. 115, dit « de Saint-Antonin-Montricoux » sur une longueur de 15 k. 500.

2° Le classement dans le réseau départemental sous le n°115 et la désignation « de St-Antonin à Montricoux » des deux sections de l'ancienne voie ferrée Montauban-Lexos, savoir :

Section Saint-Antonin-Cazals entre le C. D. 19 et la limite du Département du Tarn, d'une longueur de 7 k. 670,

Section Bruniquel-Montricoux : entre la limite du Tarn et la R. N 658 d'une longueur de 8 k. 500,

soit au total : 16 k. 170.

3° le classement sous le n° 115 bis, et la désignation « de St-Antonin à Cazals par Brousse » de la section de 5 k. 700 du C. D. 115 actuel récemment construit, entre les P. M. 2 k. 560 et 5 k. 940 du futur C. D. 115.»

1957

SÉANCE DU 21 OCTOBRE 1957

« Je vais me permettre de poser personnellement une simple question à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, pour mon information et aussi, sans doute, pour la vôtre.

Vous seriez tout à fait aimable, M. l'Ingénieur en Chef, de nous dire où en est la réalisation de la route touristique de la Vallée de l'Aveyron ; où en est le remplacement de la voie ferrée par une route ?

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF.- Il faut distinguer deux tronçons : le premier tronçon entre Saint-Antonin et Cazals, et le second entre Bruniquel et Montricoux.

Le premier tronçon peut être considéré comme pratiquement terminé si on emprunte le chemin N° 115bis, qui contourne le hameau de Brousse. Ce tronçon-là est complètement revêtu et livré à la circulation.

Reste la partie de la voie ferrée située entre les deux embranchements du 115bis. Cette partie est actuellement approvisionnée en matériaux et cylindrée ; elle va être revêtue d'ici la fin de l'année, de telle sorte que le tronçon, aussi bien sur l'ancienne voie ferrée, que sur l'ancien chemin départemental No 115bis sera terminé.

Pour le second tronçon, entre Bruniquel et Montricoux, nous avons passé tous les marchés pour les fournitures de matériaux. La fondation du chemin à construire est en cours. Cette fondation sera vraisemblablement terminée d'ici la fin de l'année, et au début de l'année prochaine les approvisionnements en matériaux seront à pied-d'oeuvre. Je pense qu'au début de l'été, la route pourra être livrée à la circulation, la chaussée étant achevée.

M. PRÉSIDENT. - Vous pensez qu'au début de l'été, sur la partie qui incombe au Département du Tarn-et-Garonne, on pourra aller de Saint-Antonin à Cazals, et également de la limite du Tarn à Montricoux, avec raccordement de la route au passage à niveau de Mirande[2]*?*

Il me paraît, en effet, essentiel que, pour l'été prochain, période de tourisme, nous ayons cette route définitivement terminée sans préjuger, évidemment, s'il en est de même dans le Département du Tarn.

A ce sujet, je serais heureux d'avoir des nouvelles du tronçon qui doit relier, dans le Département du Tarn, Bruniquel et Cazals.

[1] Le CD115 bis est la route de la corniche par Brousse. Il longe l'Aveyron et la voie ferrée vers Brousse avant de s'embrancher au tunnel avant de monter à la corniche pour redescendre ensuite vers Saint-Antonin - Voir pages 46 et 70. La demande de Cazals visait à prolonger cet itinéraire bis (étroit) en aval jusqu'à la frontière avec le Tarn.

[2] Mirande est le premier carrefour sur la départementale à la sortie Ouest de Montricoux, après le rond-point qui connecte les trois départementales : vers le pont et le bourg (958), vers Bruniquel (115) et vers le sud, Monclar de Quercy (32)

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF - J'ai téléphoné à mon collègue, il y a quelques jours. On termine les adjudications pour les fournitures des matériaux. Il espère, dans le courant de l'année prochaine, pouvoir livrer ce tronçon à la circulation.

M. LE PRÉSIDENT. - M. le Préfet, pour ma part, je m'entretiendrai avec M. le Président du Conseil général du Tarn. Voulez-vous être assez aimable, de votre côté, pour informer M. le Préfet du Tarn, comme vous l'avez déjà fait à plusieurs reprises, de l'intérêt qu'il y aurait à pouvoir relier les deux tronçons de route incombant au Tarn-et-Garonne, pour qu'il n'y ait pas une partie centrale qui ne soit pas terminée.

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - La carrière qui a été ouverte en bordure de notre tronçon, alimentera le premier marché de 10,000 m3 pour lequel il est procédé actuellement à un appel d'offres.

M. LE PRÉSIDENT. - Je le souhaite. Le Département du Tarn est libre de prendre telle décision qu'il jugera utile.

Pour le dernier tronçon, je voudrais que mes collègues et le public puissent savoir à quelle date il pourra être livré à la circulation.

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - Je crois que, pour ce qui est de ce dernier tronçon entre St-Antonin et Lexos, les crédits ne sont pas dégagés.

Le Ministre a pris en considération le déplacement de la route nationale 658 sur l'ancienne voie ferrée, mais, faute de crédits, le projet est ajourné.»

SÉANCE DU 21 OCTOBRE 1957

«La mise en adjudication des travaux a été différée jusqu'à ce que les crédits puissent être trouvés.

M. LE PRÉSIDENT. - Qu'est-ce qu'on peut espérer ? Cela me paraît être un bien mauvais signe.

M. LE PRÉSIDENT. -Vous n'avez pas idée du moment où on nous pourra obtenir l'argent nécessaire ?

M. LE PRÉFET. - Pour l'instant, il serait imprudent de ma part de dire que j'ai une vue sur la question.

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - En ce qui concerne le tronçon de St-Antonin-Lexos, nous avons présenté un projet de construction de la route sur la voie ferrée. Le Ministère doit le subventionner à concurrence de 120 millions quand il y aura des crédits

M. BAYLET - C'est inscrit au fonds routier ?

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - Non. Mais ce projet pourra être compris dans le 3e ou 4e plan quinquennal.

M. BÉNET. - Que deviendra la route ?

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - On la classera comme route départementale ou comme chemin vicinal. Elle dessert des propriétés, il faudra bien l'entretenir.

M. RIGNAC. - Je voudrais demander à M. l'Ingénieur en Chef où en est la bretelle qui part du Moulin des Istournels, et qui aboutit au bas de la côte Rouge à Bruniquel.

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - Nous attendons qu'elle soit financée en 1959 sur le programme d'investissements routiers.

M. RIGNAC. - Le Conseil général a voté une somme de cinq millions, il y a deux ans, pour la construction de cette bretelle. J'étais rapporteur de cette question. Si vous reportez cette dépense à 1959, la population de Bruniquel ne sera pas satisfaite.

M. BAYLET - Cinq millions sur le Fonds d'Investissement Routiers - tranche départementale.

M. RIGNAC. - C'était prévu au budget. Cela a été spécialement affecté à cette bretelle. Je demande à M. le Préfet de bien vouloir le rechercher.»

SÉANCE DU 21 OCTOBRE 1957

« Pour en revenir à la vallée de l'Aveyron, vous savez les nombreuses démarches que nous avons faites pour activer la vente par la S.N.C.F. des bâtiments inutilisés, à la suite du déclassement de la voie ferrée Montauban-Lexos. Et à cet endroit, je remercie M. Baylet, qui a réussi, avec M. le Directeur Général de la S.N.C.F., M. Armand.»

Fonds d'Investissement Routier

«C. D. no 115. Dans sa séance du 9 février 1956, le Conseil général a décidé de hâter la réalisation d'un chemin Départemental utilisant, entre Saint-Antonin et Cazals d'une part, Bruniquel et Montricoux d'autre part, la plate-forme de la voie ferrée Montauban-Lexos, récemment déclassée. La nouvelle voie remplacera le C. D. 115 actuel, classé à compter du 1er janvier 1953 et restant à construire en grande partie. Seule la section récemment livrée à la circulation [route par Brousse] *sera maintenue dans le réseau départemental, en raison de son caractère touristique.*

Le projet dressé a donné lieu aux formalités réglementaires d'enquête et sera soumis à l'examen du Conseil général pour décision, au cours de la plus prochaine session. Il prévoit

- le déclassement du C. D. 115 actuel sur une longueur de 15,500 m. ;

- le classement comme chemin départemental, sous le no115, des 2 sections de l'ancienne voie ferrée susvisée, d'une longueur totale de 16 km 170 ;

- le classement, sous le no115bis, de la section construite sur 5,700 m du C. D. 115 actuel.

L'Assemblée Départementale aura à statuer sur l'incorporation dans le réseau départemental, sous le No 115 « Embranchement vers Bruniquel », d'une bretelle de raccordement de 1,319 m, entre la R. N. 658 près de Bruniquel et l'ancienne voie ferrée Montauban-Lexos, futur C. D. 115.

Les disponibilités actuelles du Fonds d'Investissement routier seront, semble-t-il, largement absorbées par les travaux d'aménagement du futur C. D. 115.

Le projet de construction du «C. D. 115 Embranchement «pourrait donc figurer au 2° Programme quinquennal (1957-1961) du F. S. I. R.».

5

Quelques détails

Bruniquel : une nouvelle route et un pont

Gares à vendre

Et la route pour Lexos ?

Trois préoccupations sont inscrites à l'ordre du jour des séances du Conseil général ;

- gérer les revendications de Bruniquel qui craint d'être marginalisée ;
- récupérer tout le patrimoine ferroviaire : la route va au Conseil général, mais quid des gares, halles, maisonnettes ?
- Et enfin, dossier consensuel mais «lourd» financièrement : prolonger la nouvelle route jusqu'à Lexos.



◀ *Négrepelisse : l'ancienne gare*

Caylus : les vestiges des commodités (on peut aussi en voir à Féneyrols) ▶



A/ Bruniquel - 1904-1957

La commune de Bruniquel débat de deux questions qui, a priori, ne sont pas liées à la création de la nouvelle route :

- La création d'une passerelle ou pont sur l'Aveyron

- La création d'une liaison permettant de quitter la nouvelle départementale 115, d'emprunter un embranchement partant d'entre Montricoux et Bruniquel pour accéder au bourg en sa partie haute, avant de redescendre vers la vallée de la Vère.

Deux sujets différents : pas si sûr !

Sources : délibérations du Conseil général du Tarn-et-Garonne, IGN (Géoportail)

On a vu dès les premières pages (p. 6) de cette étude qu'en 1904, le Conseil général est saisi de demandes concernant le tracé de la route : amélioration des lacets au lieu-dit de la Vaysse et de la pente de la route en sa partie dite de la côte Rouge.

Mais très vite, le Conseil général repousse ces demandes avec deux raisons : le coût et surtout le projet d'une nouvelle route par la vallée, demandée en 1904 par Saint-Antonin et Bruniquel, ce qui modifieraient les usages, la nouvelle route étant privilégiée entre Montricoux et Bruniquel avant de retrouver le tracé de la Vère vers le département du Tarn, en direction de Gaillac

La problématique de la passerelle viendra plus tard : elle est liée à la proposition du tracé tel qu'il a été suggéré aux élus par le Préfet en 1909 : la nouvelle route serait rive droite et donc passerait à l'écart de Bruniquel, qui serait alors isolée en sa rive gauche. On voit page 8 sur ce plan un trait rouge signalant sa future présence.



▲ *Bruniquel fin XIXe siècle - carte dite d'Etat-Major. On voit bien la route qui conduit de Montauban à Albi, par Montricoux et Gaillac ; elle longe la localité et l'Aveyron et franchit la Vère.*

Bruniquel et la nouvelle route

Rappelons la situation antérieure : la nationale 664 vient de Montricoux, longe le bourg de Bruniquel avant de continuer par l'intérieur. Bruniquel est donc une étape. C'est ce qui va être au centre d'une polémique et d'une opposition à la nouvelle D. 115.

La commune craint de perdre sa place et sa visibilité touristique et va donc s'opposer au tracé de la route qui passera à l'écart et empêchera de voir le site.

En 1952, est publié le compte-rendu de l'enquête publique :

« Au cours de l'enquête à laquelle il a été procédé conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral du





▲▲ *Activités liées au tourisme. « Voitures et guides pour excursionnistes » affiche la maison Rigal*

6 août 1952, deux avis favorables et cinq avis défavorables ont été enregistrés, dont celui émis par le Conseil municipal de Bruniquel, par délibération du 4 septembre 1952.

Le Conseil municipal a donc donné un avis défavorable commenté ci-après (séance du 18 décembre 1952

(…) La Commission d'enquête a d'ailleurs répondu aux observations et précisé que le côté droit de la rivière est indiscutablement celui qui présente les caractères touristiques les plus marqués. La route nationale 664 suit en effet le plateau et ne permet pas de voir les gorges.

D'ailleurs, les oppositions qui se sont élevées à Bruniquel ont pour origine les propriétaires des deux cafés-hôtels dont l'un est secrétaire de mairie.

La 2° Commission, suivant la Commission d'enquête, vous propose de prendre en considération le projet tel qu'il a été établi, d'autant plus que ce projet est subventionné sur le Fonds d'Equipement Routier.»

(…)

«M. RIGNAC. - Je regrette de ne pas avoir été mis plus tôt au courant de ce projet. La Commission d'Enquête s'est prononcée contre le point de vue de la municipalité de Bruniquel. C'est ce point de vue que je veux défendre.

J'ai invité le maire à me donner des explications et il est venu me voir. Il craint que cette route, en isolant Bruniquel, ne porte un préjudice considérable à cette localité.

Je ne conteste pas l'interêt touristique de la route projetée puisque que vous estimez que la nationale 664 est beaucoup moins intéressante, mais il est certain que les touristes qui auraient traversé Bruniquel en seront écartés puisque la route passe sur l'autre rive de l'Aveyron.

Vous connaissez Bruniquel. J'estime que sa municipalité a des raisons sérieuses de s'alarmer de la construction d'une route sur la rive droite.

Si le Conseil général adopte les conclusions de la Commission, je demande qu'on n'entreprenne la construction de la route qu'après avoir construit le pont.»

1954

Chemin reliant Bruniquel à la route de la vallée de l'Aveyron

Le Préfet demande que soit acté dans le procès-verbal la demande de la municipalité de créer une liaison entre la nouvelle route et le haut de Bruniquel.

« Le Conseil municipal de Bruniquel, examinant dans sa séance du 3 octobre 1954 l'éventualité de la suppression du trafic sur la voie ferrée Montauban-Lexos, a préconisé en cas de substitution d'une route à la voie ferrée, de relier la voie nouvelle à la Route Nationale 664 en aménageant sur 1200 mètres le chemin vicinal dit de Montricoux à Bruniquel, débouchant au bas du village, au bas de la côte Rouge. J'ai fait examiner cette suggestion par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées qui a procédé à cette occasion à l'étude que je vous prie de trouver annexée au présent dossier.

Je vous demande, Messieurs, de me donner acte de cette communication.»

1956

Les choses évoluent. Depuis que la transformation de la voie ferrée en route se précise, il n'est plus question de se placer rive droite. Mais le nouveau tracé ne rend pas le site de Bruniquel plus visible. La solution sera dans l'aménagement d'une bretelle, la D.115E qui partira de la nouvelle route pour monter au bourg.

«M. RIGNAC, rapporteur.

M. le Préfet, dans son rapport, nous fait part de la demande de la Municipalité de Bruniquel.

La Municipalité de Bruniquel nous demande de ne pas laisser le village - qui a un caractère touristique incontesté - isolé par l'aménagement de la route départementale, sur la plateforme actuelle, de la voie ferrée Montauban-Lexos. Vous savez que la voie passe au pied du village que la falaise masquerait complètement.

La Municipalité demande la création d'une bretelle permettant aux touristes qui viendraient dans la direction de Montauban par la voie nouvelle, de trouver un accès facile, débouchant à l'entrée du village.

M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées nous dit dans un rapport que M. le Préfet nous communique, que le trafic de transit risque en effet de se détourner de Bruniquel en raison de la commodité que présentera la route nouvelle. Il conviendrait donc de desservir l'entrée ouest du village par une voie de tracé aussi facile que possible, afin de ne pas rebuter les usagers qui seraient tentés de passer sans s'arrêter à Bruniquel.

Le Conseil Municipal préconise l'aménagement du chemin vicinal de Montricoux à Bruniquel. Nous ne croyons pas, cependant, que le chemin fournisse la solution recherchée, car il est très sinueux et présente des pentes de 7%.



Tracé de la bretelle D 115E

Il s'agit ici d'aménager l'ancienne route dont on disait en 1904 (voir page 6) qu'elle avait des pentes trop fortes et des lacets (vallon de la Vaysse). Le service des Ponts-et-Chaussées propose une autre solution dans le classement des nouvelles routes.

L'Assemblée départementale aura à statuer sur l'incorporation dans le réseau départemental, sous le n° 115 « Embranchement vers Bruniquel », d'une bretelle de raccordement de 1.319 m. entre la R. N. 658 près de Bruniquel et l'ancienne voie ferrée Montauban-Lexos, futur C. D. 115.

Les disponibilités actuelles du Fonds d'Investissement routier seront, semble-t-il, largement absorbées par les travaux d'aménagement du futur C. D. 115. Le projet de construction du C .D. 115 «Embranchement» pourrait donc figurer au 2°Programme quinquennal (1957-1961) du F. S. I. R.»

C'est cette solution qui est retenue, la bretelle empruntant le tracé d'un ancien chemin existant.

UN PONT POUR BRUNIQUEL

1909

Les explications du préfet font voir l'imbrication entre la nouvelle route d'alors et le (ou les) ponts de Bruniquel et Brousse.

Il y a un pont dessiné sur l'Aveyron avec la mention dans la légende « pont à construire » (voir page 9)

«Il emprunterait ensuite cette voie [une section de la route n° 1 qui passe dans le bourg avant de redescendre] jusqu'au passage à niveau établi au bas de Bruniquel pour les besoins du service de la gare de marchandises. Il franchirait en ce point l'Aveyron à l'aide d'un pont en maçonnerie dont la construction est prévue par le service vicinal et se prolongerait sur la rive droite de la rivière jusqu'à la limite du département distant à peine de quelques centaines de mètres. (…) Le tracé se maintiendrait continuellement sur la rive droite de l'Aveyron [dans le Tarn] en utilisant autant que possible les chemins existants.»

Le tracé serait rive droite jusqu'à la hauteur de Brousse où un autre pont à construire le ferait passer rive gauche, près de Vielfour, jusqu'à Saint-Antonin.

Il y a donc bien promesse d'un pont explicitement lié au tracé rive droite

1910

M. Cambon :

« Messieurs,

Permettez-moi de m'associer aux conclusions formulées par mon honorable collègue, M. le docteur Constans, en faveur de l'établissement d'un chemin de grande communication dans la vallée de l'Aveyron, et de rappeler que l'avant-projet de cette voie dressé par le service vicinal comporte la construction d'un pont sur l'Aveyron, à Bruniquel, ouvrage auquel je m'intéresse tout particulièrement.

La commune de Bruniquel n'hésitera pas à contribuer pour la somme qui lui sera demandée, 30 000 francs, d'après le rapport de M. Constans, aux dépenses à engager, montrant ainsi son vif désir de voir aboutir la solution d'une question qui est pour elle de la plus haute importance.

Vous n'ignorez pas. Messieurs, que Bruniquel possède des carrières de pierre justement renommées, et des usines de chaux hydraulique, pour lesquelles le chemin à construire ouvrirait de nouveaux débouchés ».



L'argument, alors, est économique : valoriser les ressources locales et favoriser le développement de l'entreprise de Bruniquel-Caussanus.

1937

Le dossier de la route touristique stagne.

En 1937, quand il est question d'être sélectionné dans le programme anti-chômage du Front Populaire (voir pages 17 et suivantes), quand il faut convaincre le département du Tarn de participer au financement de la route, un conseiller général sort cet argument :

«M. ROQUES. - Il y a encore un argument à faire valoir auprès du département du Tarn : c'est que le pont de Bruniquel dessert surtout la région du Tarn.»

Cela signifie que d'une part, le projet «pont» n'est pas abandonné et que, d'autre part, le tracé projeté est toujours rive droite.

C'est une des rares mentions de cet équipement à cette époque : c'est que, avant-guerre et tout de suite après, la route de la vallée n'est au centre des préoccupations que dans le secteur Saint-Antonin-Cazals (voir pages 41 et suivantes).

Et ce pont ?

1952

Au moment où se dessine la transformation de la voie ferrée déclassée en route de vallée, Bruniquel revient à la charge pour obtenir son pont.

La procédure de création de la route est lancée. L'enquête publique se déroule de façon classique, mais nous sommes toujours dans un tracé rive droite. Bruniquel vote contre ; le rapport d'enquête défend ce tracé qui est jugé au bénéfice du site historique qui sera bien visible et ajoute :

« Toutefois, nous vous demandons que la route ne soit faite qu'après la construction du pont pour apaiser les craintes de la commune de Bruniquel»

18 septembre 1952 : le conseiller général de Bruniquel, M. Rignac, prend la défense de la commune et réitère ses arguments :

« Vous connaissez Bruniquel. J'estime que sa municipalité a des raisons sérieuses de s'alarmer de la construction d'une route sur la rive droite.

Si le Conseil général adopte les conclusions de la Commission, je demande qu'on n'entreprenne la construction de la route qu'après avoir construit le pont.

M. le PRÉSIDENT (du Conseil général) - Je vous consulte, Messieurs. Je mets aux voix les conclusions de la 2e Commission développées par M. le Docteur Delpeyrou et nous pourrions adopter également dans un but d'apaisement la dernière suggestion de M. Rignac. »

Le débat s'engage sur le financement de la route : c'est le Fonds d'investissement routier (FIR) qui prendra en charge la majeure partie des travaux.

1954

«BRUNIQUEL- Séance du 17 décembre 1954

« Si la voie ferrée est déclassée, le projet devient réalisable. C'est une dépense nouvelle.

C'est une dépense qui n'implique pas d'impôts nouveaux, car elle entre dans le cadre des crédits du Fonds d'Investissement Routier Départemental. Vous ne pouvez pas refuser à la ville de Bruniquel le raccordement à la route de la vallée, qui va exister, si on ne la raccorde pas, personne ne passera plus à Bruniquel.

M. ALARY. - Nous ne sommes pas contre le principe.

M. BAYLET. - C'est une dépense nouvelle, mais elle n'entraîne pas d'impôts nouveaux.

La route devait être faite quand la voie ferrée serait déclassée. La voie ferrée est déclassée, la route rentre dans le cadre des travaux subventionnes par le Fonds Routier Départemental.

M. LE PRÉSIDENT. - Sous le bénéfice de ces explications voulez-vous adopter le principe du raccordement de la commune de Bruniquel à la route à construire dans la vallée de l'Aveyron grâce au Fonds Routier ?

Pas d'opposition ? Adopté. »

CHEMIN RELIANT BRUNIQUEL À LA ROUTE DE LA VALLÉE DE L'AVEYRON

« Le Conseil municipal de Bruniquel, examinant dans sa séance du 3 octobre 1954 l'éventualité de la suppression du trafic sur la voie ferrée Montauban-Lexos, a préconisé en cas de substitution d'une route à la voie ferrée, de relier la voie nouvelle [appelée souvent la bretelle] *ainsi créée à la Route Nationale 664 en aménageant sur 1 200 mètres le chemin vicinal dit de Montricoux à Bruniquel, débouchant à l'ouest du village, au bas de la côte Rouge.*

J'ai fait examiner cette suggestion par M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées qui a procédé à cette occasion à l'étude que je vous prie de trouver annexée au présent dossier.

Je vous demande, Messieurs, de me donner acte de cette communication »

«M. LE PRÉSIDENT. - Je pense que vous êtes suffisamment éclairés pour vous prononcer en connaissance de cause. Je mets aux voix le classement du chemin et la déclaration d'utilité publique des travaux, étant entendu que le pont de Bruniquel sera entrepris avant la route.

Ont voté pour : 9, contre : 2.

Les autres conseillers s'abstiennent.

Les conclusions de la Commission sont adoptées. »

21 octobre 1957

La bretelle doit attendre.

« M. RIGNAC. - Je voudrais demander à M. l'Ingénieur en Chef où en est la bretelle qui part du Moulin des Istournels, et qui aboutit au bas de la côte Rouge à Bruniquel.

M. L'INGÉNIEUR EN CHEF. - Nous attendons qu'elle soit financée en 1959 sur le programme d'Investissements routiers.

M. RIGNAC. – Le Conseil général a voté une somme de cinq millions, il y a deux ans, pour la construction de cette bretelle.

J'étais rapporteur de cette question. Si vous reportez cette dépense à 1959, la population de Bruniquel ne sera pas satisfaite.

M. BAYLET. Cinq millions sur le Fonds d'Investissement Routiers - tranche départementale.

M. RIGNAC. - C'était prévu au budget. Cela a été spécialement affecté à cette bretelle.

Je demande à M. le Préfet de bien vouloir le rechercher. »

OU UNE PASSERELLE POUR BRUNIQUEL

1957

À la date du 22 octobre, s'engage un long débat entre conseillers généraux autour des concepts antagonistes de passerelle et pont.

Extraits en lien avec le dossier du pont.

« M. BAYLET.

En ce qui concerne la passerelle de Bruniquel, il s'agit de confirmer une décision qui a été prise, mais il s'agit, peut-être, de modifier un peu le projet. Sur le point de la confirmation de la décision prise, je crois qu'il n'y a pas de difficultés.

Vous savez comment se pose la question. M. Rignac a demandé que soit créée une passerelle sur l'Aveyron pour desservir un certain nombre de terres appartenant à la commune de Bruniquel et qui sont sur l'autre rive de la rivière. C'est le problème éternel des communes coupées en deux par un cours d'eau. Nous avons décidé de faire un effort et nous avons pu dégager les crédits nécessaires.

La question qui se pose et sur laquelle il faut que vous délibériez, c'est celle de savoir quel doit être le poids maximum des véhicules pouvant emprunter cette passerelle. Le projet qui nous est soumis limite à 5 tonnes la possibilité de passage. Notre collègue nous fait remarquer qu'à l'heure actuelle il y a bien peu de véhicules qui pèsent moins de 5 tonnes. De l'autre côté, il y a le problème du financement.

M. BAYLET. - Nous avons pris la décision de faire la passerelle, ne revenons pas sur ce qui est décidé.

M. RIGNAC. - Il peut y avoir 200 à 250 hectares.

M. LE PRÉSIDENT. - Je demande qu'on me dise exactement le nombre d'hectares et qu'on fasse un plan. On devait aussi aménager à la charge de la commune, le chemin vicinal de l'autre rive le l'Aveyron.

M. RIGNAC. - Il y a un chemin vicinal. [route de Montricoux, rive droite]

M. LE PRÉSIDENT. - Je retiens qu'il y a 200 à 250 hectares et demande qu'une enquête soit faite pour savoir exactement la superficie de terres cultivables de l'autre côté.

M. RIGNAC. - Le principe du pont est acquis.

M. LE PRÉSIDENT. - De la passerelle.



▲ *Vue aérienne de Bruniquel et de l'Aveyron (sans pont alors) - sans date mais prise vers 1955. Source : IGN - Géoportail.*



▲ *Vue satellite de pont-passerelle de Bruniquel sur l'Aveyron*

J'étais contre la construction de la passerelle, à plus forte raison, je suis contre la construction d'un pont.

M. RIGNAC. - Je n'en doute pas. Il y a un principe acquis, celui de la construction d'un pont…

M. TARDIS. - D'une passerelle…

M. RIGNAC. - Appelez-le comme vous voudrez.

M. LE PRÉSIDENT. - Il a été voté un crédit de 12 millions pour la construction d'une passerelle.

M. RIGNAC. La première fois, les Ponts-et-Chaussées ont fait une évaluation pour deux projets de ponts, 12 et 15 millions. À ce moment-là, c'était une passerelle à voie unique, toutes charges.

Le projet a été mis au concours, malheureusement nous sommes arrivés à un prix supérieur. Je demande, maintenant, à l'Assemblée si elle veut oui ou non une passerelle à voie unique toutes charges, pas un pont à voie double, une passerelle à voie unique toutes charges.

Si vous construisez un pont, il faut qu'on puisse y passer avec un camion. Un crédit de 12 millions a été dégagé, il faudra trouver un complément parce que nous n'en aurons pas assez.

Je demande à l'Assemblée de vouloir bien décider la construction d'une passerelle à voie unique, toutes charges pour traverser l'Aveyron à Bruniquel.

M. COMBELLES. - Puisque la question n'est pas bien tranchée, il n'y a qu'à la renvoyer à la session budgétaire.

M. BAYLET. - Je crois que nous ne pouvons pas renvoyer à plus tard la confirmation de la position prise. Maintenant il reste savoir si nous avons les fonds nécessaires, là c'est à vous à décider. Il n'est pas question de remettre en cause ce qui a été décidé.

M. BÉGUÉ - Si l'enquête faisait ressortir qu'il n'y a pas de terres cultivables de l'autre côté de l'Aveyron, que feriez-vous ?

M. RIGNAC. - Il y a des conseillers municipaux qui y habitent.

M. LE PRÉSIDENT. - La construction de la passerelle avec attribution de 12 millions a été acquise. C'est une chose faite, les délibérations ont été rédigées. Il reste à savoir si cette passerelle de 5 tonnes, doit être transformée en un projet de pont de 25 tonnes. Voilà toute la question.

M. RIGNAC. - M. Le Président, je vous ferai remarquer que, lorsque l'étude a été faite, elle a été faite pour une passerelle toutes charges à voie unique. L'estimation a été faite à 12 ou 15 millions ; ce n'est que lorsqu'on est passé à l'appel d'offres qu'on s'est aperçu que le prix serait supérieur à 12 millions. La première étude prévoyait une passerelle à voie unique toutes

charges. Il y a eu deux propositions. C'était une passerelle à voie unique toutes charges, par conséquent ce principe a été adopté.

M. LE PRÉSIDENT. - Personnellement, je ne vois pas l'urgence de l'affaire et je tiens, comme vous, à ménager les deniers du département. J'estime qu'il y a, peut-être, un meilleur emploi à faire, sans envisager des dépenses aussi importantes.

M. BAYLET. - M. Pagès me précise qu'une quinzaine de personnes de Bruniquel avaient acheté des terres de l'autre côté pour construire[1].

M. LE PRÉSIDENT. - Là, c'est différent, mais je ne pense pas que ce soient des constructions pour exploitation agricole. Ce sont des maisons d'habitation, donc on peut y aller avec des voitures qui ne sont pas particulièrement lourdes.

M. LATAPIE. Quelle est la proposition concrète de la Commission

M. BAYLET. - Elle n'a pas statué et je suis mandaté pour demander que soit maintenu le projet et que, si le Conseil en décide autrement, on fasse plus mais non moins,

M. RIGNAC. - Les premières évaluations des services des Ponts-et-Chaussées portaient sur la seconde solution que l'on vous a présentée. Puisque nous avons déjà 12 millions dégagés, je demande que le principe soit respecté, que l'on affecte ces 12 millions et que l'on voie à la session budgétaire comment on pourra envisager le complément.

M. BAYLET. - En somme, vous demandez le renvoi à la session budgétaire sous réserve que le principe reste acquis ?

M. RIGNAC. - Je demande que l'on trouve, à la session budgétaire, le complément des 12 millions.

M. BAYLET, - Cela, c'est la décision de principe de faire le pont ; je ne sais pas si nous pouvons le faire hors session budgétaire.

M. RIGNAC. - Je demande le renvoi pour trouver, en session budgétaire, les ressources correspondantes et faire le pont toutes charges, voie unique. Dans le contraire, j'abandonne le projet, vous en ferez ce que vous voudrez.

Je demande qu'on vote le principe et qu'on voie à la session budgétaire comment on pourrait le financer ; on pourrait le financer sur deux ans.

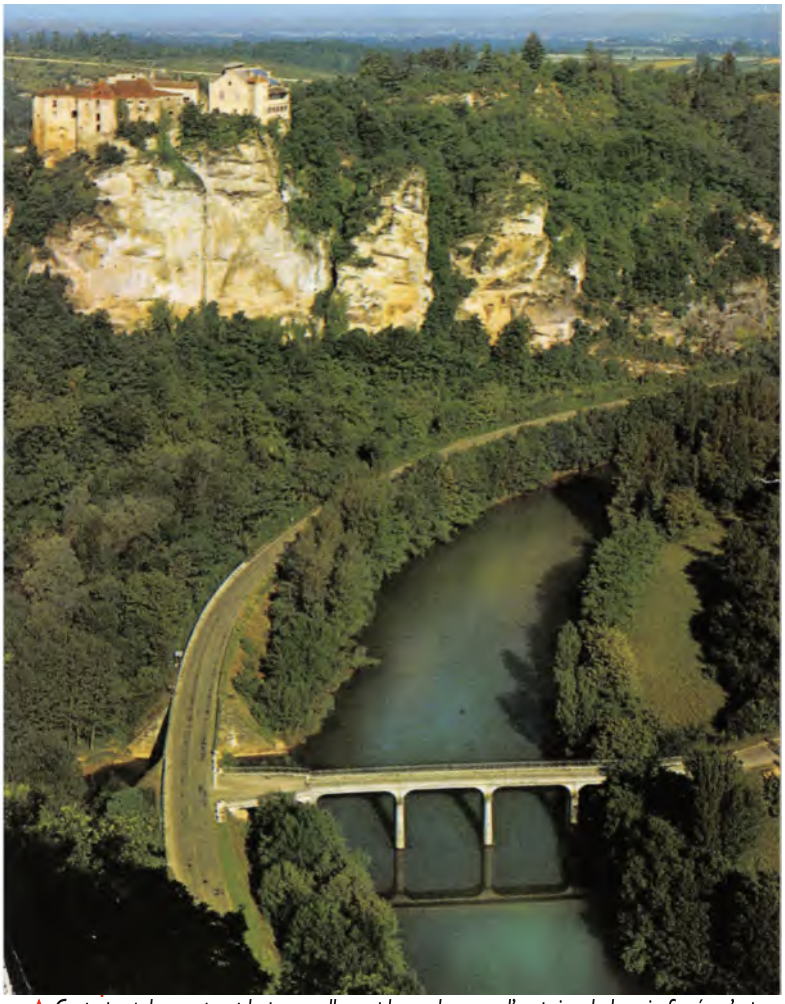
M. ROQUES. - Nous avons, la plupart d'entre nous, des communes coupées par une rivière, si chacune demandait un pont, il nous faudra 500 millions. Pour la passerelle, je suis d'accord. Nous avons été très favorables mais je crois faut se contenter de la passerelle. C'est un précédent que l'on va créer.

M. LE PRÉSIDENT. - Le vote précédent est acquis, nous n'y revenons pas, la seule question est de savoir si vous voulez, au lieu de la passerelle, construire un pont.

M. RIGNAC. - C'est tout ce que je veux.

M. BÉGUÉ. - Cela va nous coûter entre 20 et 24 millions, en confirmant le vote, vous vous engagez à dégager 12 millions supplémentaires.

M. TARDIS. - Combien cela va-t-il coûter ?



▲ *Carte postale montrant la passerelle en place, alors que l'emprise de la voie ferrée n'a pas encore été transformée en route D 115. On voit aussi la friche qui s'installe sur l'ancienne voie, évolution dénoncée par les conseillers généraux (voir page XXX)*

M.. BÉGUÉ. - Il faudra un crédit supplémentaire de 15 millions.

M. LE PRÉSIDENT. - Notre collègue et ami, Rignac, a déjà un vote acquis pour un projet de 12 millions. Il vous demande, maintenant, d'adopter un autre projet qui coûtera 23 à 25 millions.

M. RIGNAC. - Je demande le respect de ce qui a été voté, je demande un pont à voie unique, toutes charges.

M. LE PRÉSIDENT. - Nous pourrons étudier cette question à la session budgétaire.

M. RIGNAC. - Il est facile de prendre une décision.

M. LE PRÉSIDENT. - Treize millions de plus, cela fait 400 centimes. Nous verrons en session budgétaire…

M. RIGNAC. - Si j'ai votre assurance…

M. LE PRÉSIDENT. - Nous ne pouvons pas donner d'assurance si longtemps à l'avance.

Je mets aux voix le renvoi à la session budgétaire, de l'examen les incidences financières du complément demandé.

Le renvoi est voté par 7 voix contre 3.» ■

[1] On peut imaginer que ces acquéreurs ont anticipé la réalisation d'un ouvrage quel qu'il soit.

B/ Gares (et autres équipements) à vendre

Le déclassement de la voie ferrée pose très vite la question du patrimoine «périphérique». La voie passe dans le patrimoine du Conseil général. Qu'en est-il des équipements qui sont autour ou le long de la voie ?

Source : délibérations du Conseil général du Tarn-et-Garonne.

Archives municipales de Saint-Antonin-Noble-Val

SÉANCE DU 21 OCTOBRE 1957

« Pour en revenir à la Vallée de l'Aveyron, vous savez les nombreuses démarches que nous avons faites pour activer la vente par la S. N. C. F. des bâtiments inutilisés, à la suite du déclassement de la voie ferrée Montauban-Lexos. Et à cet endroit, je remercie M. Baylet, qui a réussi, avec M. le Directeur Général de la S. N. C. F., M. Armand.»

«(…) M. Armand, Directeur Général de la S.N.C.F. (…) a bien voulu s'occuper de cette affaire tout de suite.

Nous avons eu la visite d'un fonctionnaire de la S.N.C.F. et d'un autre de l'Enregistrement. Il s'agit, pour nous, surtout de la vente des immeubles qui peuvent être utilisés par les collectivités. Il en est d'importants, comme les gares de Négrepelisse et de Saint-Antonin. Avec ces deux gares, il est question de faire des écoles. On a répondu que cela irait vite, mais les Municipalités attendent toujours de passer les actes et de devenir, en fait, propriétaires.

On nous a bien dit d'occuper les lieux, mais dans des conditions qui ne sont pas fixées d'une façon précise. On nous donne le le pourcentage d'un capital qui représente les loyers, mais ce capital d'acquisition n'est pas fixé ; c'est assez nébuleux.

Je vous demanderai, si vous pouvez, M. le Préfet, d'avoir des contacts avec les deux Administrations, de telle sorte que les Municipalités puissent utiliser ces bâtiments, puissent les acquérir officiellement, et les transformer au gré de leurs besoins.

M. LE PRÉFET. - Vous savez que cette question a été l'objet de mes préoccupations personnelles. J'ai demandé, à plusieurs reprises, à la S.N.C.F., de vouloir bien prendre immédiatement l'initiative de faire procéder aux cessions, et de les faire régulièrement par la voie administrative ; mais jusqu'à maintenant, je n'ai pu obtenir de résultats concrets.

L'objection qui a été faite par la S.N.C.F., au départ, c'est qu'elle ne connaissait pas les besoins du département en ce qui concerne la route qui doit se substituer à la ligne et les servitudes qui devaient en découler. Les renseignements ont été fournis par les Ponts et Chaussées, il y a plus de trois mois. Je ne dis pas que nous en sommes au même point, puisque la S.N.C.F. a autorisé l'occupation des bâtiments, mais je n'ai pas vu d'acte signé entre la S.N.C.F. et les parties prenantes. Je reviendrai à la charge auprès de l'Administration des Chemins de fer, ainsi qu'auprès de l'Administration des Domaines.

M. LE PRÉSIDENT. - Je pense que je peux émettre verbalement le vœu que ces tractations reçoivent rapidement un effet, et que le résultat ne se fasse pas trop attendre pour que les Municipalités et les usagers puissent acheter des bâtiments qui se déprécient journellement, et qui finiront par tomber en ruine. C'est l'intérêt de la S.N.C.F. elle-même. Je ne comprends pas pourquoi on a tant tardé à régler cette question. On nous avait opposé la nécessité de procéder aux évaluations.

C'est l'Administration des Domaines qui fixe le prix d'achat.

Je voudrais bien que cette Administration puisse indiquer au public les prix qui ont été fixés pour chacun des immeubles, et qu'on en termine.

M. BÉGUÉ. - D'autant que la Direction de la S. N. C. F. a considéré que l'affaire était virtuellement terminée.

M. LE PRÉSIDENT. - M. Armand, dans sa lettre, l'a considérée comme terminée. Ici, à la Direction régionale, on tarde beaucoup à avancer les prix. Je ne sais pas pourquoi.

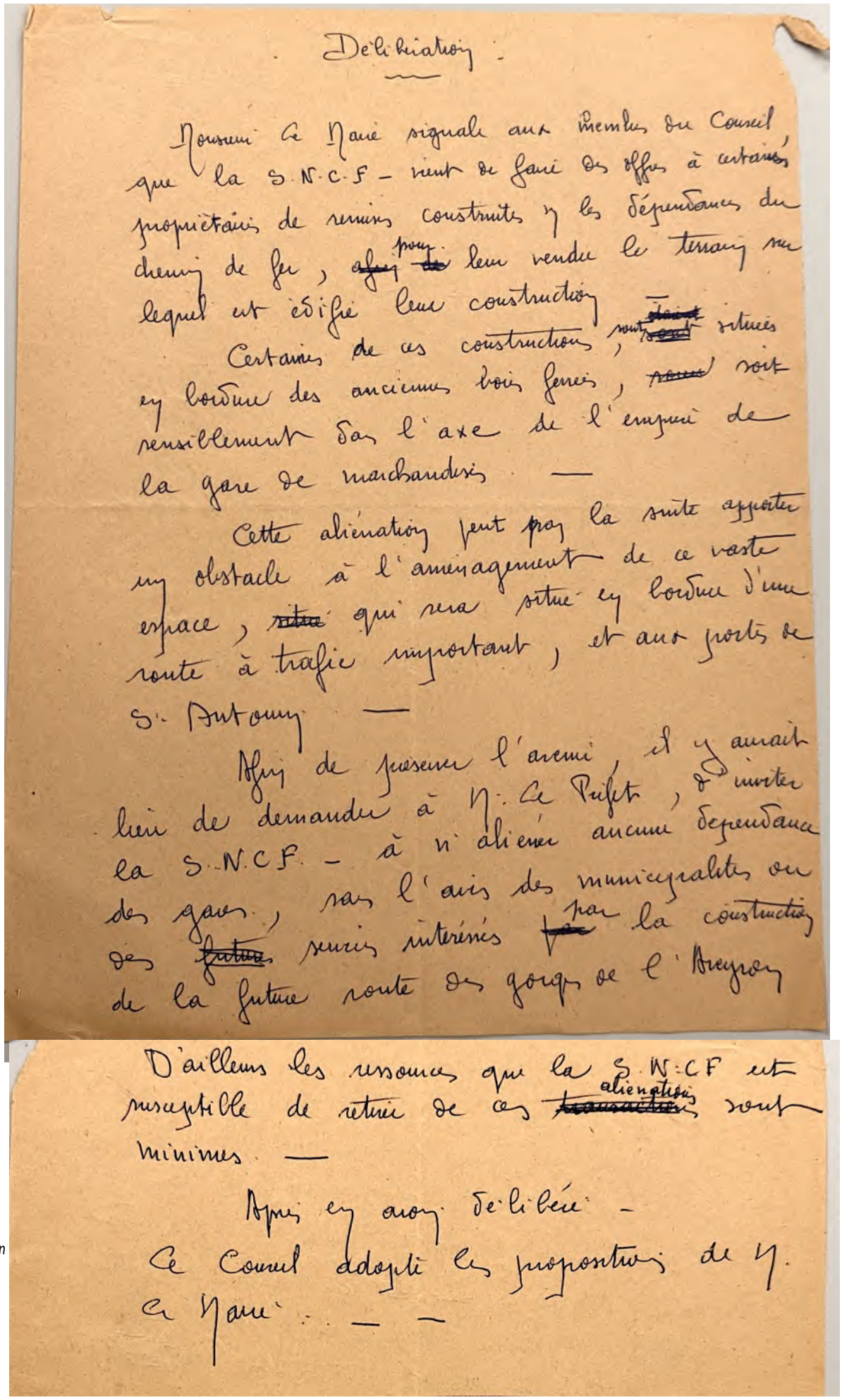
Les Municipalités sont disposées à acquérir ; les personnes qui veulent habiter les maisonnettes, aussi. Cette attente a été assez longue, et j'émets, si vous le permettez, en votre nom, le vœu qu'elle se termine.

Personne n'est opposé à ce vœu ?

Puisque, Monsieur le Préfet, le Conseil général se range à cet avis, vous pourrez faire des démarches auprès de l'Administration de la S. N. C. F., et demander à M. l'Inspecteur de l'Enregistrement réévaluation des immeubles de la S. N. C. F., évaluation qui a été faite au mois d'août.

M. L'INSPECTEUR DE L'ENREGISTREMENT. - Ces évaluations sont faites.

M. LE PRÉSIDENT. - Je vous remercie. C'est la S. N. C. F. qui paraît freiner.»



Délibération.

Monsieur le Maire signale aux membres du Conseil que la S.N.C.F. vient de faire des offres à certains propriétaires de terrains construits ou les dépendances du chemin de fer, ~~afin~~ pour ~~de~~ leur vendre le terrain sur lequel est édifié leur construction.

Certaines de ces constructions, ~~sont~~ ~~faites~~ situées en bordure des anciennes voies ferrées, ~~sont~~ sont sensiblement dans l'axe de l'emprise de la gare de marchandises. —

Cette aliénation peut par la suite apporter un obstacle à l'aménagement de ce vaste espace, ~~situé~~ qui sera situé en bordure d'une route à trafic important, et aux portes de S. Antonin. —

Afin de préserver l'avenir, il y aurait lieu de demander à M. le Préfet, d'inviter la S.N.C.F. à n'aliéner aucune dépendance des gares, sans l'avis des municipalités ou des ~~futurs~~ syndicats intéressés par la construction de la future route des gorges de l'Aveyron.

D'ailleurs les ressources que la S.N.C.F. est susceptible de retirer de ces ~~transactions~~ aliénations sont minimes. —

Après en avoir délibéré —
Le Conseil adopte les propositions de M. le Maire. — —

Délibération (1953) du conseil municipal de Saint-Antonin concernant la cession du patrimoine ferroviaire : ne rien céder sans concertation avec les collectivités locales qui doivent être prioritaires. ▶

C/ Et Lexos ?

Pendant des décennies, les débats ont porté sur la liaison Montricoux-Saint-Antonin. Pourtant la liaison vers Lexos et Laguépie ne pouvait laisser indifférent après la fin de la liaison ferroviaire, car, là, ce n'était plus le tourisme qui était en jeu, mais l'économie.

Source : délibérations du Conseil général du Tarn-et-Garonne.

Les débats de 1958 et 1959 se justifient au nom d'une réalité économique, la cimenterie de Lexos : mais n'est pas oubliée la desserte des populations ; toutefois, cela vient en seconde position, car la route d'alors, même en mauvais état, n'était pas un frein aux échanges locaux. Ce sont les poids lourds qui sont désormais en question. Enfin, au nom encore de l'équité territoriale, pourquoi moderniserait-on la section qui va vers Montauban en délaissant celle qui va vers les bassins industriels de l'Aveyron ?

1958

SÉANCE DU 14 MAI 1958

« La vie économique de la Vallée de l'Aveyron ne peut cependant attendre 5 ou 6 ans la réalisation de ces travaux. En effet, la section de la R. N. 658, entre Féneyrols et Saint-Antonin est en très mauvais état et une coupure de cette voie de communication paralysera l'activité de la cimenterie de Lexos, la première industrie du département.

D'autre part, lorsque les services d'autobus pourront utiliser entre Lexos et Montricoux la route de la vallée, les populations seront mieux desservies.

À notre avis, seul un préfinancement par le Département, permettrait la prochaine ouverture des chantiers. Ce financement pourrait s'étaler sur 3 ans ; le Département récupérerait par la suite subvention de l'État.

Cette mesure constituerait d'ailleurs une saine gestion des finances publiques, car une végétation très abondante commence à prendre racine sur la plate-forme ; et dans quelques années, ce sera une véritable forêt qui nécessitera des travaux relativement onéreux de désouchage, avant d'entreprendre la construction de la route ».

Votre Commission estime que tout ce qui est exposé dans ce vœu est parfaitement exact, clair et logique, mais elle considère comme très dangereux de faire des avances qui nécessiteraient le vote d'un emprunt par le Département et pense qu'il y aurait un risque de non-remboursement, puisque les travaux seraient exécutés ; M. Lassalvy nous rassure un peu quant à la date de l'exécution de ces travaux.

Nous pensons que nous pouvons adopter ce vœu dans son intégralité sauf en ce qui concerne le paragraphe ayant trait à l'avance du Département, pour obtenir des démarrages bientôt. Cette voie sera bientôt encombrée, la végétation va l'envahir.

Puisque l'on a fait des efforts considérables sur une partie de la voie, il serait normal d'aller jusqu'au bout.

M. LE PRÉSIDENT. - Quel est le tronçon envisagé ?

M. BAYLET. - Saint-Antonin-Lexos.La cimenterie de Lexos devient une entreprise très importante. D'autre part, le trafic voyageur et le trafic marchandises est très onéreux, lorsqu'on utilise l'ancienne voie, étant donné le profil, les virages, etc... Le rapport que je vous présente est un rapport qui conclut à l'intérêt économique de la transformation, car le fait de la réalisation de la nouvelle voie, avec un profil à peu près rectiligne, procurera des économies de carburant considérables, étant donné le trafic prévu.

M. LE PRÉSIDENT.

Pas d'opposition ?...Adopté.»

6 octobre 1958

Le vœu de Jean Fleury met en avant des aspects esthétiques de la nouvelle voie ou des aspects pratiques tels que l'aménagement du carrefour de Montricoux, l'envahissement par la végétation, la friche. **Dans ce vœu fourre-tout, la nécessité de réaliser la liaison vers Lexos est rappelée.**

ROUTE DE LA VALLÉE, DE L'AVEYRON ET DESSERTE DES LOCALITÉS

« Vœu de M. Jean Fleury

Le Conseiller Général soussigné,

Se faisant l'écho du souhait souvent exprimé par les usagers des services d'autocars desservant Bioule et en général par ceux des habitants de la Vallée de l'Aveyron,

Demande

- Le rétablissement du service de transports par autocar qui desservait à 13 heures la commune de Bioule, service qui a été supprimé.

- Rappelle la nécessité de continuer entre Saint-Antonin et Lexos la route construite sur la voie ferrée déclassée de Montauban-Lexos pour mettre à la disposition des usagers, une route moins accidentée que la R. N. 658 qui est d'ailleurs en mauvais état.

- Demande qu'une étude soit faite pour faciliter la création d'abris aux points d'arrêt des autobus où les voyageurs doivent attendre.

Que les élagages et faucardages nécessaires soient entrepris sur la route touristique (C. D. 115) où la végétation masque les points de vue sur la rivière.

- Se félicite des dernières assurances données par la S.N.C.F, quant à la destination à donner aux anciennes gares, stations ou maisonnettes de l'ancienne ligne désaffectée de Lexos.

- Espère que les propriétaires sauveront ces bâtiments de la ruine qui les menaçait.

- Demande enfin que le nœud routier où diverses routes doivent se raccorder autour de l'ancienne gare de Montricoux soit rapidement aménagé pour donner un aspect plus attrayant à ce point situé à l'entrée de la route touristique.

Vous avez examiné ce vœu en séance privée, et vous en avez adopté les termes. Je vous demande de l'adopter en séance publique. Pas d'opposition ? Adopté.»

Aménagement de la partie Lexos-Saint-Antonin

«M. RIGNAC, rapporteur.

Au cours de notre séance du 14 mai 1958, nous avons exprimé le vœu que la route d'intérêt touristique et économique créée par notre Assemblée entre Montauban et Saint-Antonin soit continuée, dans le tronçon Saint-Antonin-Lexos pour éviter que, sur cette partie, la plateforme ne soit envahie par la végétation, ce qui rendrait, par la suite, son utilisation plus difficile et plus onéreuse.

Ce vœu a été communiqué à M. le Ministre des Travaux Publics. des Transports et du Tourisme, qui a fait connaître que, pour des raisons financières, cette opération n'avait pu être retenue au 2e programme du Fonds d'Investissement Routier.

Nous regrettons vivement que le Ministre n'ait pas pu nous donner satisfaction, car cet aménagement deviendra de plus en plus onéreux.

M. LE PRÉSIDENT. – M. Bories dira sans doute un mot. En tout été de cause, nous avons protesté, M. Bories et moi-même, contre l'arrêt des travaux. ***Cette portion Saint-Antonin-Lexos est vitale pour l'industrie du ciment. Je l'ai déjà dit. J'estime qu'il est primordial que cette route soit continuée, et terminée. Nous avons une magnifique usine qui, sur le plan de la production des ciments, s'inscrit au premier rang dans le sud-ouest ; elle produit un ciment de très haute qualité, et nous devrions avoir les moyens de diriger cette production vers les centres d'écoulement.***

M. BORIES. - De plus, c'est le débouché essentiel vers Montauban, de la région agricole de Laguépie, Verfeil, Lexos.

Partie Saint-Antonin-Lexos

M. BAYLET. Le Docteur Bénet a émis le vœu très bref que voici : « Par lettre en date du 11 juin 1957, adressée à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, M. le Secrétaire d'État aux Travaux Publics a pris en considération les travaux d'aménagement routier de la plateforme de la voie ferrée Lexos-Montauban, entre Lexos et Saint-Antonin.

L'estimation des travaux a été arrêtée à 116 millions.

M. le Secrétaire d'État aux Travaux Publics, fait cependant des réserves, quant à la date de financement de cette opération».

1959

SÉANCE DU 22 MAI 1959

«(…) Nous avons donc dégagé une première tranche pour faire la bretelle de Bruniquel et nous avons dit qu'avec les 10 millions restants on couperait la végétation, l'on essaierait de faire le plus de chemins possible, étant entendu que sur le prochain programme d'investissement routier, tranche départementale, la totalité des fonds irait à cette route.

M. BORIES. - Je me rallie à la proposition, à la condition que la prochaine fois qu'il y aura des fonds, on les attribue à cette route. Je veux avoir la promesse formelle qu'ils n'iront pas ailleurs.

M. BAYLET. - C'est décidé !

M. RIGNAC. - Non seulement c'est décidé, mais je vous propose une motion de protestation contre l'insuffisance du Fonds Routier, sur les tranches départementale, vicinale et rurale.

M. BORIES - Nous avions émis des vœux pour la continuation de cette route. On nous donne une partie des crédits nécessaires ; on ne les emploie pas sur cette route. Il ne faudrait pas décourager la bonne volonté du Gouvernement.

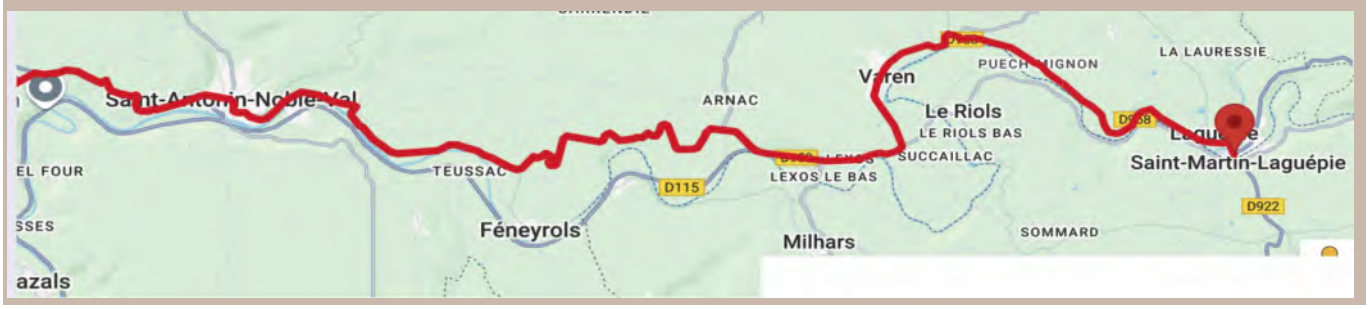
M. TARDIS. - Je prends acte.

M. BORIES. - Vous avez une route, bonne ou mauvaise, tandis que nous, nous n'en avons pas du tout.

J'admets que le Conseil général avait fait la promesse à M. Rignac de la bretelle de Bruniquel. Je me range à l'avis de la Commission par force, mais je demande à tous les Conseillers Généraux de prendre la décision formelle que la prochaine fois les crédits iront à la route de la vallée de l'Aveyron.

Le tracé de la route entre Saint-Antonin et Lexos

Plus que sinueux (voir page 15 la liste des localités et lieux-dits où passe la route) ; de plus elle est inadaptée au trafic de poids lourds engendré par la cimenterie qui ne peux plus utiliser le rail. À tel point qu'on envisage des sens uniques, aller et retour, sur les routes existantes.



M. LE PRÉSIDENT. - J'insiste d'une manière toute particulière pour vous signaler l'importance, dans le nord du Département, d'une industrie très prospère, qui s'inscrit au premier rang des industries du Département. Nous n'avons pas la possibilité d'évacuer dans de bonnes conditions de rapidité et d'économie les produits de l'usine, et il y a quelques jours encore, une remorque s'est renversée, bloquant la circulation.



La route de Lexos devait ressembler à celle-ci, visible sur cette carte postale

(…)

Lors de notre dernière session, on a rappelé tous les vœux que j'ai eu l'honneur de présenter à ce sujet devant l'Assemblée Départementale. Aujourd'hui, je m'inscris comme mon collègue, M. Bories, pour vous demander de décongestionner la route haute Lexos-Saint-Antonin. Elle est étroite, elle est dans un état lamentable, elle est dangereuse, et ne permet que difficilement le transport des produits.

Je vous demande, dès lors, des que vous aurez des crédits disponibles, de les utiliser en priorité à l'établissement d'une déviation par Féneyrols, le pont de Féneyrols et Saint-Antonin, de telle sorte, que nous puissions organiser un circuit avec un passage à plein sur le haut, puisque le pont de Féneyrols ne supporte pas une charge supérieure à 15 tonnes, en principe. Le retour à vide se ferait par la route de la vallée.

Je crois que c'est le premier objectif que nous devons atteindre. et ce, dans les plus brefs délais. Je ne vais pas plus loin. Je demande qu'à l'avenir tout ce qui sera disponible soit affecté à l'exécution de ce programme. Sur le plan économique, je vous affirme que c'est essentiel pour l'avenir du département.

Je me range, comme M. Bories, à l'adoption de la décision de la Commission, sous la réserve que, dans l'avenir, bien entendu, nous nous efforcions de remédier à la la situation dramatique.

M. RIGNAC.- C'est la position prise à l'unanimité par votre Seconde Commission.

M. BAYLET. - Je vous ai entendu avec beaucoup d'attention nous exposer le mauvais état de la route qui, actuellement, dessert l'usine de Lexos.

Je voulais faire un rappel. Je crois qu'il faut revenir en arrière. Quelle est la situation ? Il y avait - et cela nous ramène au Fonds d'Amortissement de l'électricité - une ligne de chemin de fer qui était utilisée pour l'évacuation des produits lourds que sont les ciments de Lexos. Cette ligne de chemin de fer a été supprimée malgré nos protestations, et elles ont été virulentes, les vôtres particulièrement, monsieur. le Président.

(…)

Cette ligne étant supprimée, nous avons dû supplier la S.N.C.F. de nous abandonner la plate-forme et nous nous sommes trouvés en présence d'une proposition de nos collègues du Département du Tarn, nous demanderons de faire classer cette voie ferrée déclassée dans la voirie nationale.

Le raisonnement parfaitement logique disait : on supprime une voie ferrée, qui était au compte de l'État ; puisque le déficit était au compte de l'État, faisons une route nationale. Nous avons dit : vous avez raison, nous n'aurons jamais la route nationale, et nous avons décidé de faire une route touristique. Nous avions des crédits importants, à ce moment-là, et cette route a été créée ; elle n'est pas terminée ; il reste 130 millions de travaux à faire. Depuis lors, l'usine de Lexos s'est développée, et nous en sommes très heureux ; mais on dit « la route qui dessert l'usine de Lexos est mauvaise, elle est trop sinueuse, il y a des accidents fréquents. Je pose la question. Qu'est-ce que c'est que cette route ? C'est une route nationale. Nous en arrivons toujours au même problème. L'État n'entretient pas sa route nationale ; elle se démolit ; on ne fait aucun travail. Elle est dans un état plus mauvais que celle de Moissac. Que faisons-nous avec les maigres fonds dont nous disposons ? Nous les épuisons pour créer une route de remplacement sur laquelle aura lieu un trafic important. Nous aurons à assurer l'entretien de cette route, et c'est avec nos fonds que nous devrons payer. L'usine de Lexos est très importante. C'est une partie du patrimoine départemental et du patrimoine national. Je pense que nous serions bien inspirés de demander à l'État de prendre à son compte le tronçon que vous appelez une déviation puisque la route nationale est hors d'état de remplir son rôle. Il faudrait savoir si oui ou non l'État veut remplir son devoir, tenir ses engagements. C'est à lui à l'entretenir.

Il y avait un Fonds Routier qui avait été créé pour améliorer les routes dans cet état, pour rectifier les virages, pour aménager les pentes ou pour faire une route, par ailleurs, quand les travaux étaient trop onéreux pour faire les déviations.

Nous pourrions demander à l'État d'augmenter le Fonds départemental dans des conditions telles que nous puissions terminer les travaux en moins de quatre ou cinq ans, car il faut bien dire la vérité à l'usine de Lexos, même si nous affectons tous les ans les fonds que nous touchons à la route de la vallée, il y en a pour cinq ans. 25 millions pendant 5 ans, cela fait 125 millions !

Lorsqu'une route départementale est bien goudronnée, lorsqu'elle est en bon état, et que la route nationale voisine est en moins bon état, toute la circulation passe sur la route départementale, et nous avons à en assurer l'entretien.

Pour cette année, nous ne ferons rien d'utilisable, puisque nous ferons d'abord la bretelle de Bruniquel.

À ce que M. Rignac a proposé, puisque la protestation contre la suppression du Fonds Routier me paraît acquise, nous devrions joindre la demande suivante : déclassement de la route nationale, dont on ferait une route départementale, et demande de prise en charge du tronçon qui sera utilisable.

Si nous voulons aboutir rapidement, je pense que c'est dans cet esprit qu'il faut que nous nous orientions, car le Fonds Routier national est mieux pour vous que les fonds départementaux. Je ne pense pas que nous puissions espérer obtenir plus l'an prochain que cette année. Demandons que ces 7 kilomètres

soient pris en charge par l'État et nous prendrons à notre compte la route nationale qui subira un trafic moins important. Il est normal que la meilleure voie soit nationale et que la route secondaire soit départementale.

M. RIGNAC. - Voici le texte de la motion que la 2e Commission vous propose d'adopter :

Le Conseil général de Tarn-et-Garonne, réuni en session ordinaire le 20 mai 1959, prend acte des résultats obtenus par M. le Préfet sur la tranche départementale du Fonds d'Investissement Routier, et le remercie de ses efforts ;

Constate néanmoins que ces résultats sont bien insuffisants eu égard à l'effort du Département, depuis plusieurs années dans ce domaine et aux promesses qui avaient été faites.»

(…)

SÉANCE DU 22 MAI 1959

«Considérant toutefois que depuis sa session du 30 janvier 1959 et en dehors de ces faibles crédits, l'Assemblée Départementale n'a reçu du Gouvernement aucune assurance concernant le rétablissement du Fonds d'Investissement Routier, tranche vicinale et rurale ;

Renouvelant solennellement sa protestation antérieure pour le rétablissement des tranches précitées du Fonds d'Investissement Routier, le Conseil général attire à nouveau l'attention des pouvoirs publics sur les graves conséquences qu'entraînent pour notre Département et pour ensemble des réseaux secondaires français les mesures actuellement en vigueur ;

Se verrait dans obligation d'envisager d'autres mesures, lors de sa session budgétaire si le Gouvernement ne donnait d'ici là tous apaisements à notre Assemblée Départementale ;

Prenant acte de l'état déplorable dans lequel se trouve la Route Nationale n° 658, notamment entre Lexos et Saint-Antonin, et du fait que le tracé de cette route rendra toujours très difficile son utilisation par les véhicules de gros tonnage ;

Propose à l'État qu'il abandonne au Département qui la classerait dans son réseau de routes départementales la R. N. n° 658, l'État prenant à ses frais l'achèvement du tracé de la route de la vallée, le tracé de cette route construite sur la plate-forme d'une voie ferrée déclassée se révélant particulièrement favorable au trafic des gros véhicules desservant les importantes usines des Chaux et Ciments de Lexos, les frais à envisager étant très inférieurs à ceux que nécessiterait la rectification de la R. N. n° 658.» ■

Épilogue

La route sauvée par le chemin de fer (déferré)

Ce dossier n'en finissait pas, pour de multiples raisons tant économiques que politiques. Mais une des plus grandes difficultés tenait à la géographie : comment s'insinuer dans des gorges par endroits très étroites ? Comment vaincre la nature ?

Quand le Dr. Bénet a voulu sa section Cazals-Saint-Antonin, il a été contraint de faire des tours et des détours. Certes, cela rendait la route touristique très pittoresque. Mais peut-être aurait-il préféré un tracé direct dans la vallée, plutôt qu'une corniche, des lacets, un tunnel ?

L'arrêt de la circulation ferroviaire, le déclassement de la ligne et ensuite la dépose de la voie seront une opportunité pour enfin mettre fin à une histoire plus que cinquantenaire.

La route touristique a toujours été intimement liée à la voie ferrée. Dans la plupart des délibérations du Conseil général, revenait lancinante cette exigence : pas d'arrêt du train sans avoir auparavant créé cette route nécessaire pour relier les habitants de la vallée.

Le dernier épisode qui clôt cette saga, soit la dépose des rails, la transformation du ballast en voie routière, se déroule sans dispute majeure, même si les difficultés budgétaires, qui sont comme toujours récurrentes, viennent ralentir les chantiers.

C'est qu'ici - et alors - tout le monde partage le même but : la route… et que tous, les Conseils généraux, l'Etat, la SNCF n'ont qu'une envie : en finir. Et les habitants aussi !

Pour les collectivités locales, cette dépose de la voie est l'opportunité à saisir. À l'échelon au-dessus, c'est une manière de faire pardonner l'arrêt du train. Une opportunité, donc, mais bien plus : d'une déconfiture, celle du rail, émerge une solution : la route, cette route tant espérée.

On est en droit de se demander ce qu'aurait été le destin de cette route demandée dès 1904 sans la fin de la desserte ferroviaire. Comment aurait-elle pu s'insinuer dans les gorges. ? Aurait-elle été le résultat d'un compromis : la route de vallée de Cazals à Montricoux prolongée par la route de corniche de Cazals à Saint-Antonin ?

En 1909, le plan présenté par le préfet était, en matière de génie civil, des plus ambitieux. Il n'a pas été concrétisé, mais finalement un autre tracé a abouti : l'essentiel est là : une route touristique (mais pas que) relie Montauban-Montricoux à Lexos.[1]

Le 31 mai 1952 était inauguré le tronçon Cazals-Saint-Antonin ; y a-t-il eu une inauguration pour la D115 ? ■

DP

[1] Nous avons arrêté notre étude en 1959 ; il aurait fallu aller plus avant dans les années soixante pour suivre le chantier vers Lexos, long, mais heureusement lancé.

Route et mentalité touristiques

La préoccupation première (avoir une route) ne doit pas occulter son corollaire : convaincre les touristes à venir découvrir le pays, les accueillir.

Dès les premières années du XXe siècle, le Touring Club de France avait incité le Conseil général à installer des panneaux pour guider ces nouveaux « clients » qu'étaient les automobilistes.

Le ministre du tourisme, André Morice (voir page 47) recommande une mentalité ouverte qui joue sur la qualité de l'accueil.

« La mairie de Saint-Antonin et son maire Paul Bénet votent une subvention pour la promotion du département en 1953 (voir en bas de page copie de la délibération). On n'en sera pas étonné quand on connaît le rôle majeur qu'a joué au Conseil général M.Bénet pour cette route touristique. »

LE MINISTRE DU TOURISME PARLE

« La saison touristique 1953, a dit le ministre, André Morice, s'ouvre. Son succès dépend de nous. De chaque Français tout d'abord, qui, par l'accueil qu'il réserve au touriste étranger, compose le souvenir que celui-ci emportera de notre pays.

Or, le touriste se détermine souvent dans le choix d'un pays à visiter d'après le récit qu'un ami lui a fait d'un précédent voyage.

Soyons courtois, soyons polis - de cette politesse française que les siècles ont façonnée - soyons de bonne humeur. Ainsi, nous attirerons en France un flot de touristes sans cesse grossissant. Mais nos visiteurs veulent aussi nous connaître, connaître nos goûts, nos idées, nos désirs. Sachons en faire des amis.

La cordialité de l'accueil ne suffirait cependant pas, si notre pays n'offrait pas à ses visiteurs une image attrayante. Il faut que nos stations se parent pour les recevoir, que nos trains, nos autocars, nos bateaux et nos avions soient propres et confortables, que nos hôtels et nos restaurants soient coquets et accueillants.

(…) Que notre pays si attrayant multiplie ses séductions, mette en valeur ses richesses. Provinces de France, il faut maintenir votre folklore, vos costumes, vos danses et vos chants. Il faut les mieux faire connaître encore. Les touristes étrangers veulent voir le visage de votre histoire.

Ils veulent aussi goûter la saveur de votre cuisine, les arômes de vos vins. Que leur prix inestimable soit cependant à la portée de tous!

La meilleure publicité, pour la France, ce sont les joies qu'elle procure, l'impression qu'elle laisse, le souvenir qu'on en garde. Nous sommes tous responsables de cette impression quel que soit le poste, l'emploi ou la situation que nous occupons.

En 1952, pour la première fois depuis 1946, le Tourisme français a marqué un temps d'arrêt. Qui n'avance pas recule !

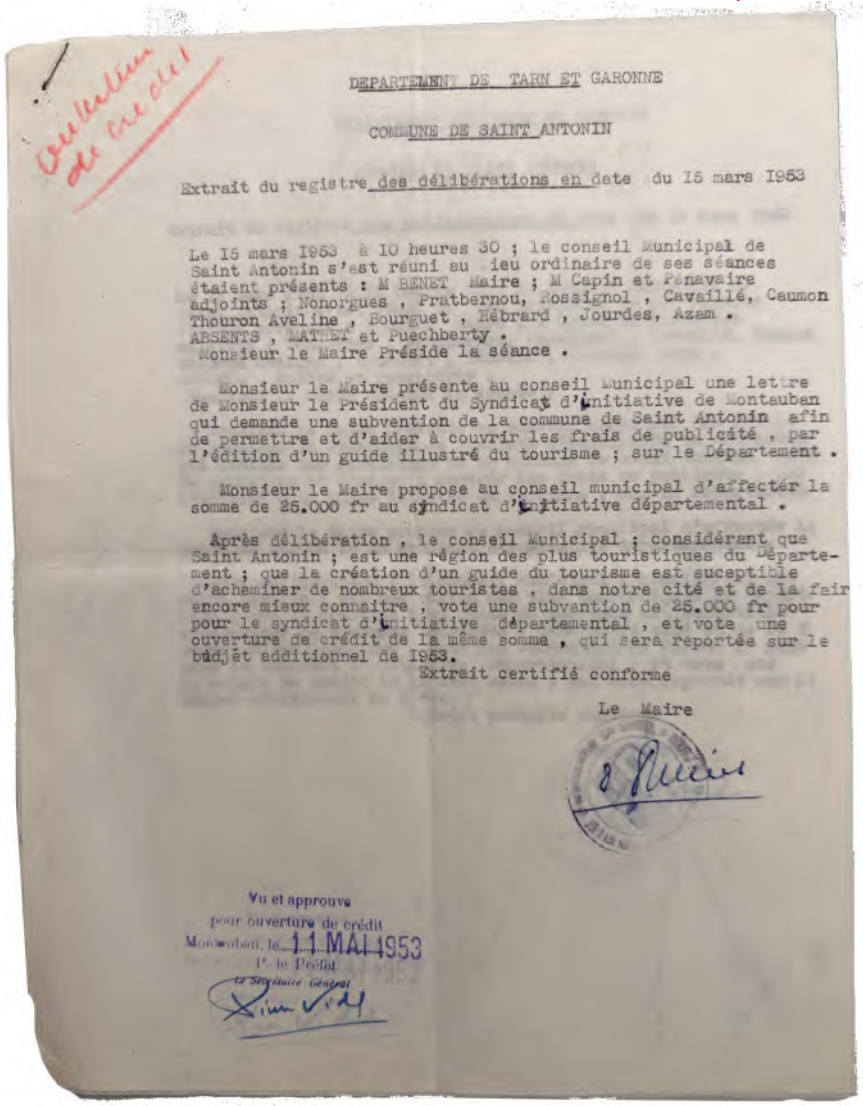
Ce n'est évidemment pas en demandant à nos visiteurs de retourner chez eux à grands coups de « go home » qu'on facilitera la reprise de l'activité économique.

Notre pays, si prenant par ses multiples aspects, par la valeur de ses habitants, veut que soit respecté, défendu, le destin touristique de la France!

Que tous s'y emploient avec cœur, avec intelligence, en laissant s'exprimer naturellement les sentiments qui, par tradition, nous animent.

Qui franchit notre seuil nous devient sacré!

Unissons-nous pour que tous nos visiteurs, bien accueillis, bien traités, deviennent nos amis! » ■



DEPARTEMENT DE TARN ET GARONNE

COMMUNE DE SAINT ANTONIN

Extrait du registre des délibérations en date du 15 mars 1953

Le 15 mars 1953 à 10 heures 30 ; le conseil municipal de Saint Antonin s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances étaient présents : M BENET Maire ; M Capin et Penavaire adjoints ; Monorgues , Pratbernou, Rossignol , Cavaillé, Caumon Thouron Aveline , Bourguet , Hébrard , Jourdes, Azam . ABSENTS , MATHET et Puechberty . Monsieur le Maire Préside la séance .

Monsieur le Maire présente au conseil municipal une lettre de Monsieur le Président du Syndicat d'initiative de Montauban qui demande une subvention de la commune de Saint Antonin afin de permettre et d'aider à couvrir les frais de publicité , par l'édition d'un guide illustré du tourisme ; sur le Département .

Monsieur le Maire propose au conseil municipal d'affecter la somme de 25.000 fr au syndicat d'initiative départemental .

Après délibération , le conseil Municipal ; considérant que Saint Antonin ; est une région des plus touristiques du Département ; que la création d'un guide du tourisme est suceptible d'acheminer de nombreux touristes , dans notre cité et de la faire encore mieux connaître , vote une subvention de 25.000 fr pour pour le syndicat d'initiative départemental , et vote une ouverture de crédit de la même somme , qui sera reportée sur le budjet additionnel de 1953.

Extrait certifié conforme

Le Maire

Vu et approuve
pour ouverture de crédit
Montauban, le 11 MAI 1953
P. le Préfet
Le Secrétaire Général

6

Annexes

La route touristique de Cazals à Saint-Antonin aujourd'hui

SNCF : plan détaillé de la voie ferrée pour son déclassement

ANNEXE I Traces de la route touristique entre Cazals et Saint-Antonin

Suivi du tracé

Source : application Plans ; suivi de la route et visualisation cartographique

Autant la partie « route de la corniche » est bien marquée, goudronnée, compte tenu de son intérêt touristique et de son utilité pour la desserte de Brousse et Vielfour, autant les parties aval (Cazals au carrefour de la D 115 bis) et amont (vers la gare de Saint-Antonin) sont restées des chemins : bien marqués pour l'amont mais difficiles à retrouver en aval, comme si la transformation de la voie ferrée en route avait en partie avalé le tracé : il y a des sections où, entre la D115 et la rivière, il n'y a plus la place pour une voie de circulation, même de 4,50 m.

Promenade automobile de Cazals à Saint-Antonin : quelques points de vue











Cazals

- Départ de la route au centre du village, près de la croix, place du Perron.
- Passage en rue étroite
- Vers le pont situé un peu à l'écart ; on le voit à gauche sur la photo.
- Arrivée sur le pont.
- Le pont passé, on voit le départ de la petite route qui allait longer la voie ferrée.









Cazals

- Les traces sont difficiles à retrouver : à la hauteur de la passerelle, vestige d'un pont avec le chemin qui s'embranche vers la rivière.
- En contrebas de la route actuelle, portions du chemin qu'on peut apercevoir. Sur la carte IGN de 1945, le tracé est symbolisé par deux traits continu (vers le pont et vers le carrefour avec la route de Brousse (voir photos de bas de page). Mais dans la partie médiane, le trait est en tireté, ce qui pourrait vouloir dire « sentier ». Cela peut s'expliquer par une élargissement de l'emprise avec des acquisitions de terrains (voir page 52)
- Vue avant et vue arrière du carrefour ; départ de la 115 bis et arrivée de l'ancienne route qui rejoint la départementale. On peut imaginer que telle était la chaussée réalisée en 1949.









La corniche

- Cette section est la partie la plus touristique, celle que l'on voit d'ailleurs dans le dépliant touristique de 1953. (voir page 48)
- Le tunnel est quasiment «artisanal».









Retour à la vallée et arrivée à Saint-Antonin

- La route redescend : elle franchissait la voie ferrée par un passage à niveau dont il reste le bâtiment. Elle suit cette voie, entre elle et la rivière. Son état actuel (chemin de terre) est meilleur qu'à Cazals car elle est encore utilisée à des fins touristiques ; elle longe le site du moulin des Ondes, s'enfile derrière la gare pour remonter et retrouver l'allée des platanes et le pont de Saint-Antonin-Noble-Val.













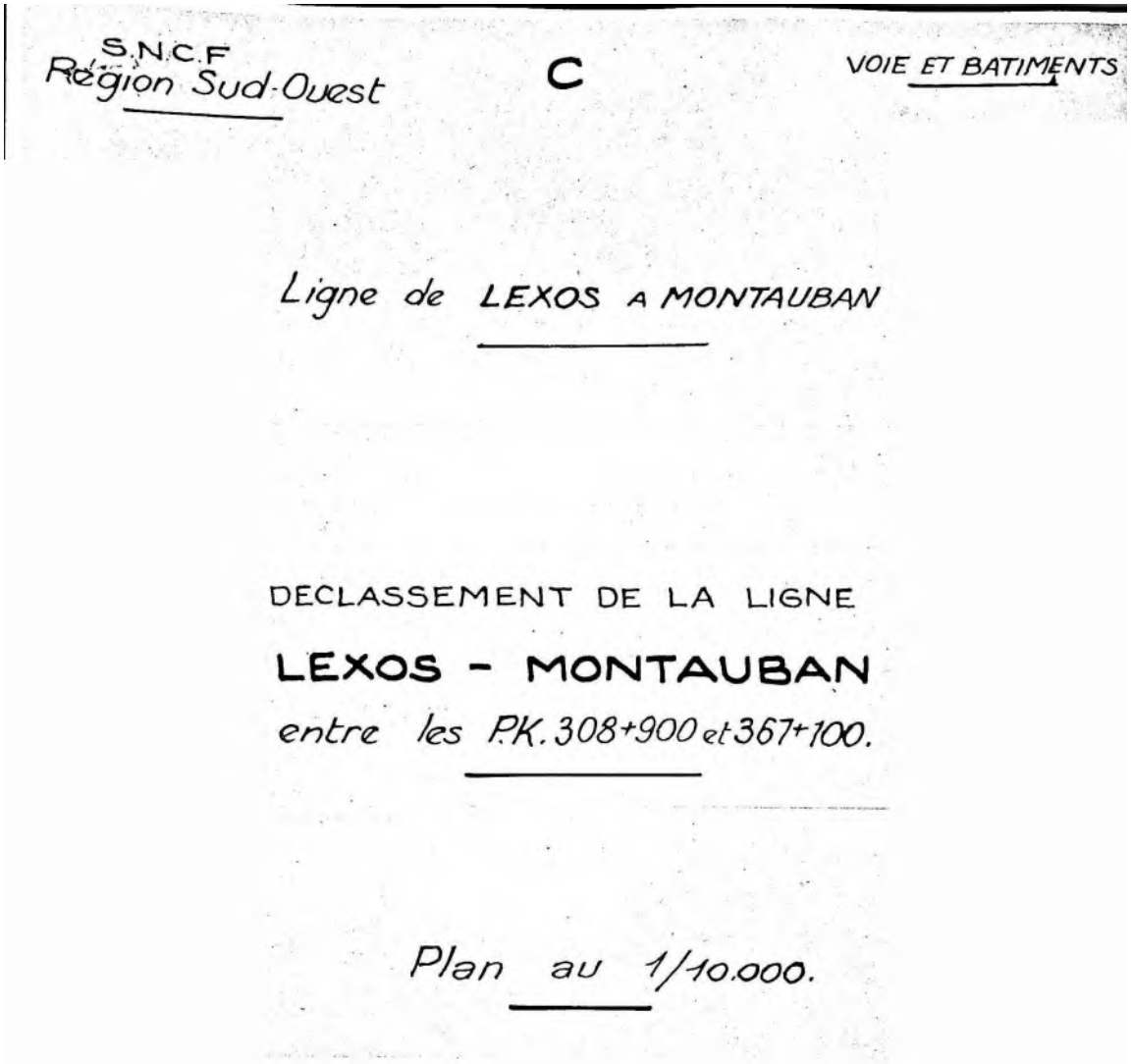




ANNEXE 2 Document de la SNCF présentant la voie en vue de son déclassement

Source : Sncf ; document non daté.

Cette carte très précise présente le tracé et tous les équipements liés : les gares mais aussi les passages inférieurs et supérieurs : soit finalement ce que sera la route, sauf que, rapidement, elle sera élargie et modifiée.


S.N.C.F
Région Sud-Ouest

C

VOIE ET BATIMENTS

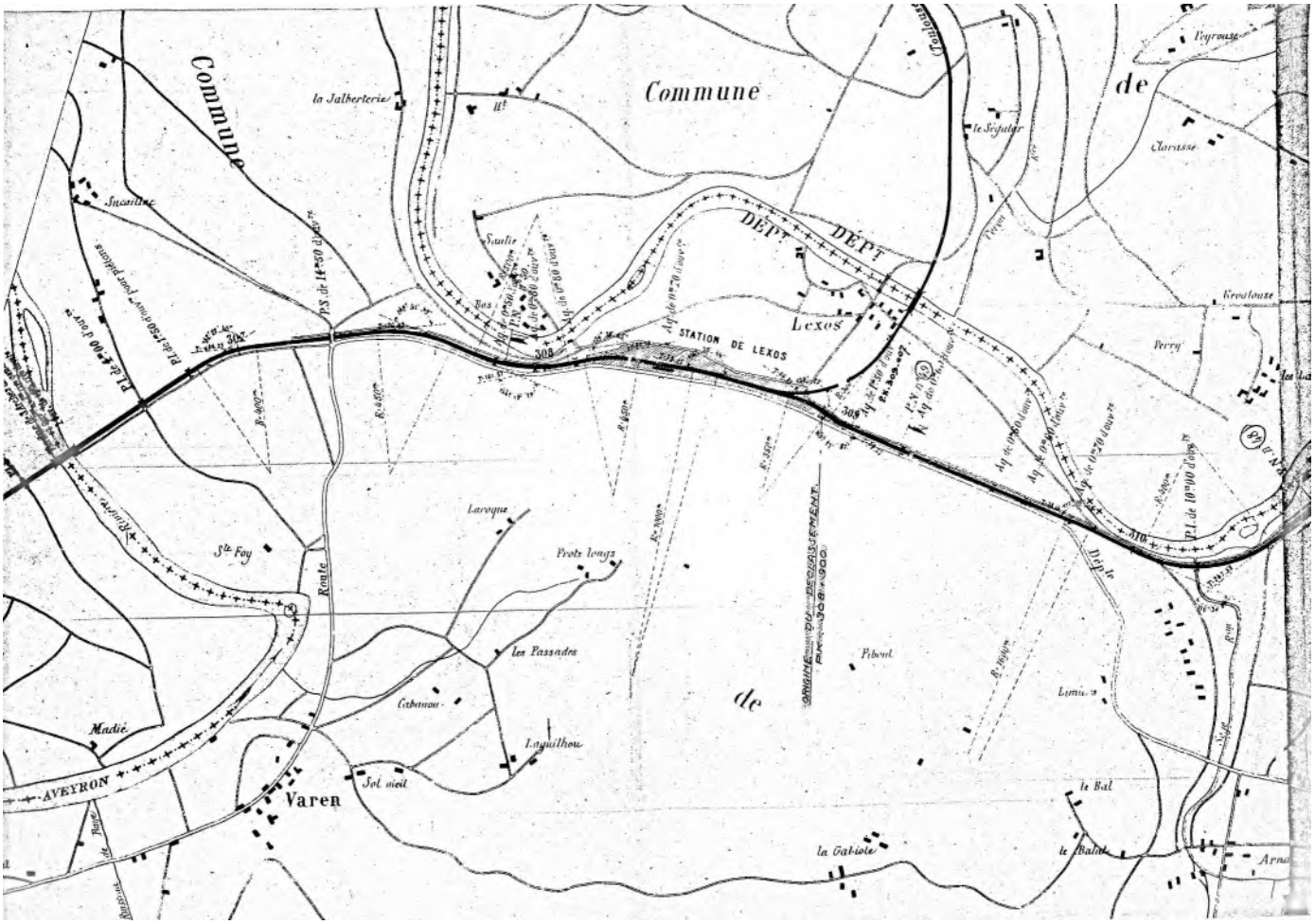
Ligne de LEXOS A MONTAUBAN

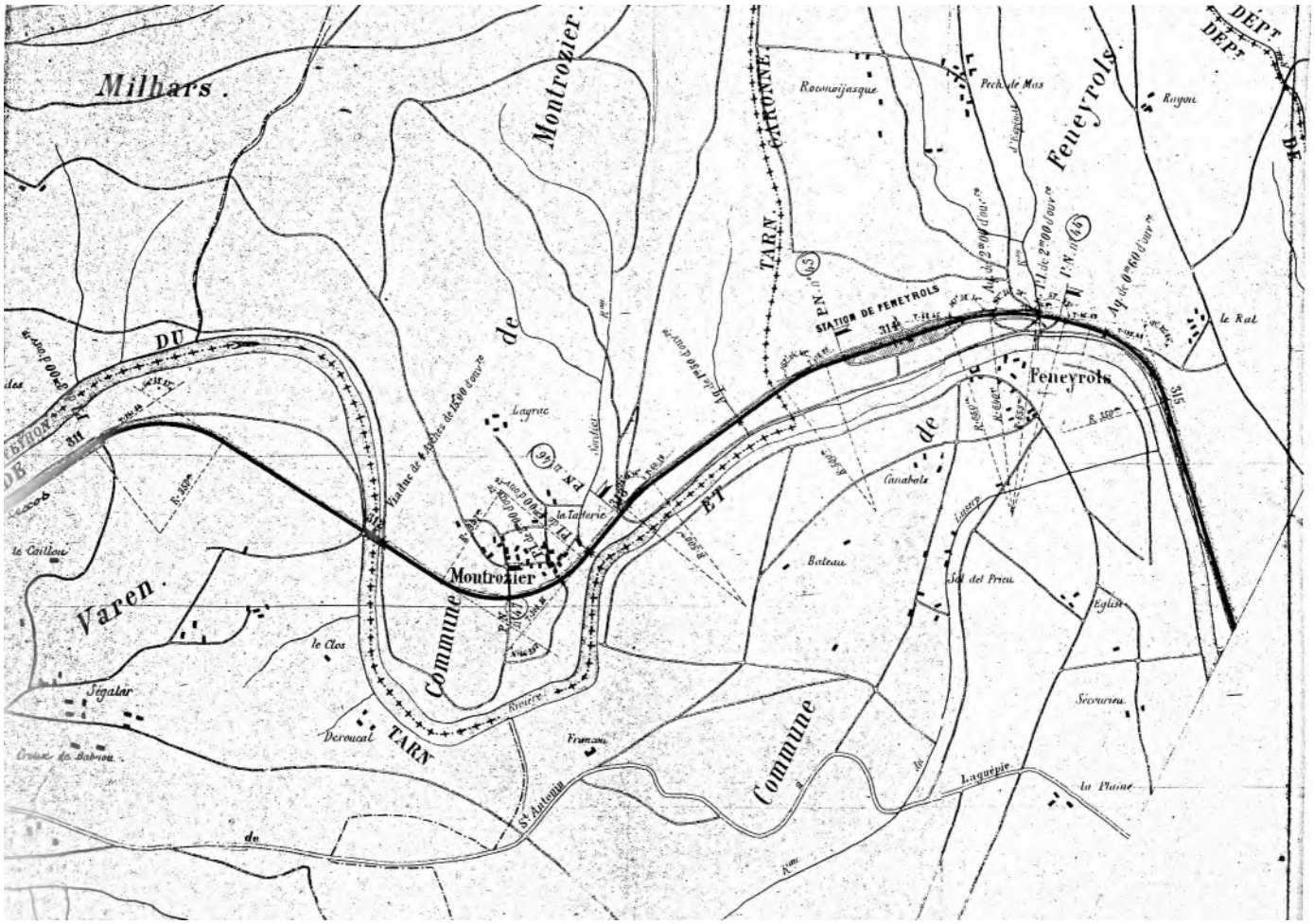
DECLASSEMENT DE LA LIGNE

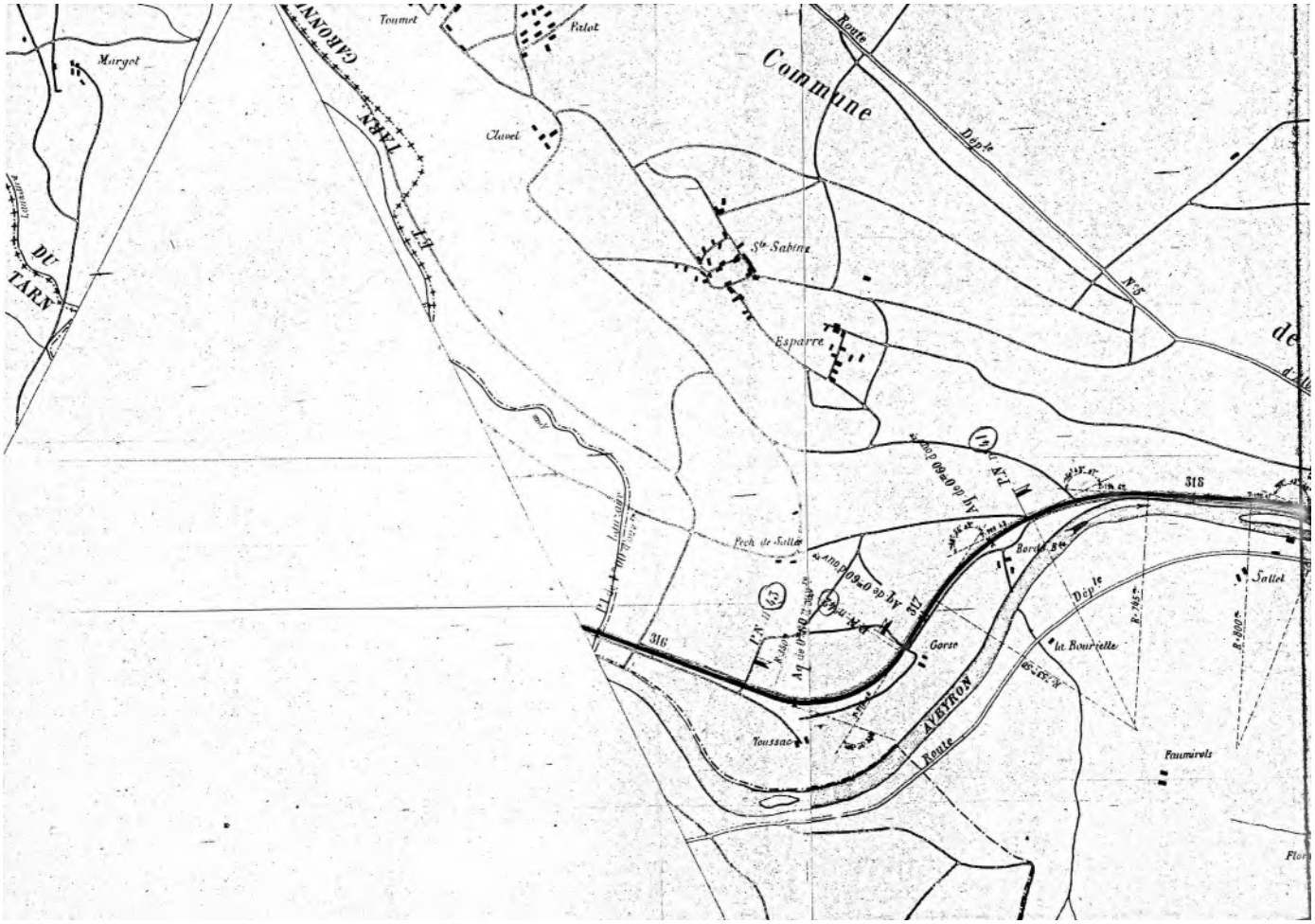
LEXOS - MONTAUBAN

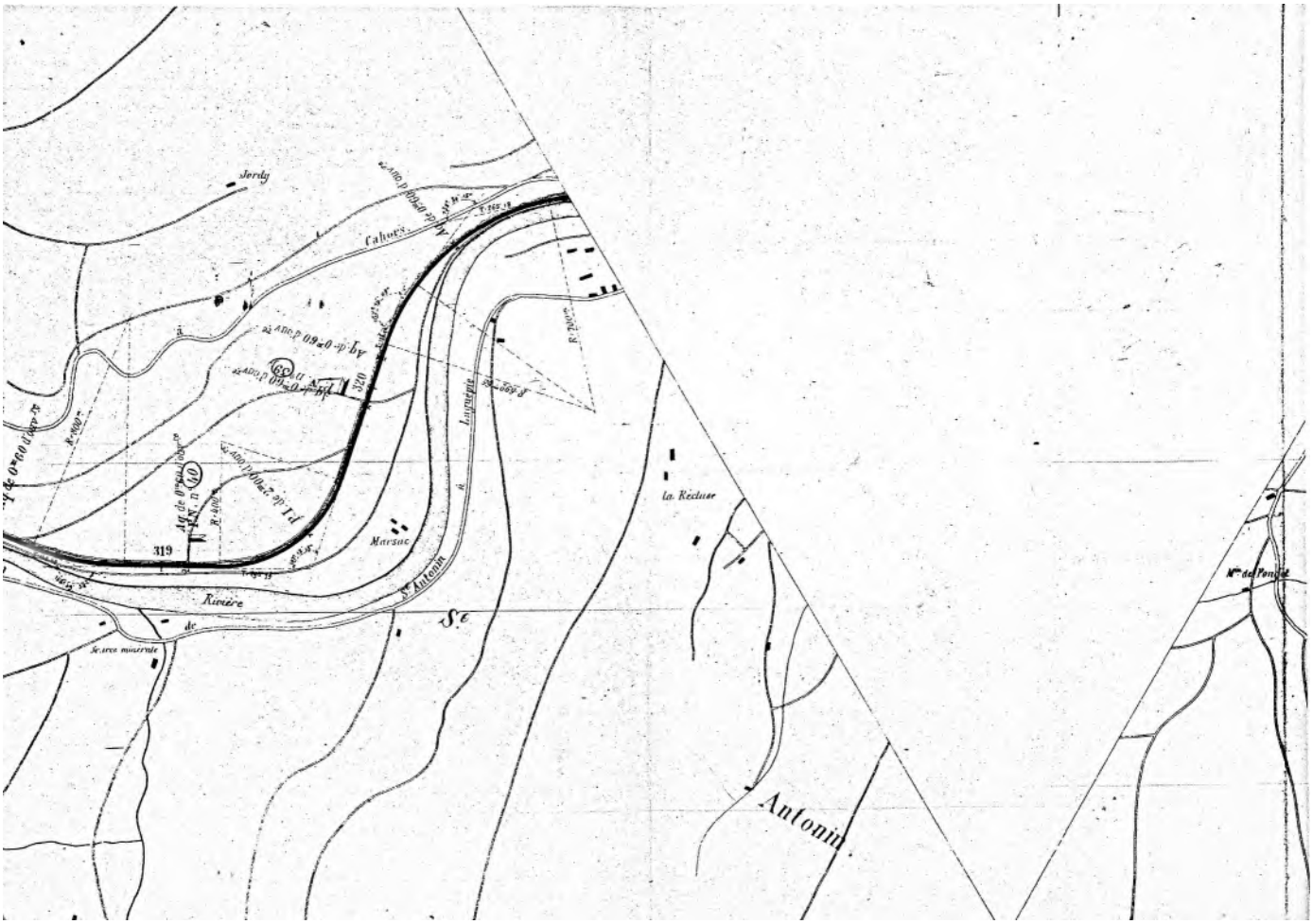
entre les P.K. 308+900 et 367+100.

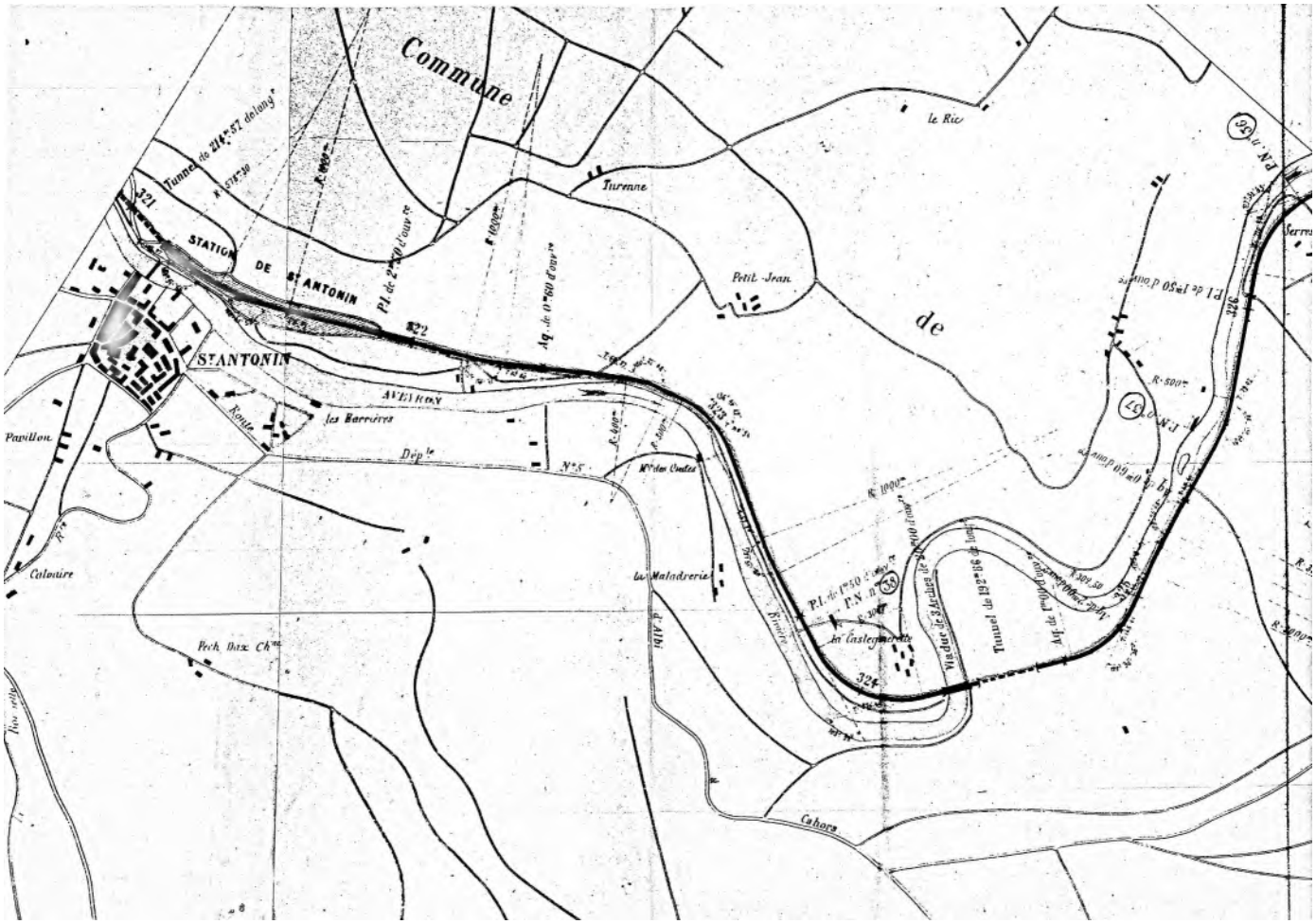
Plan au 1/10.000.

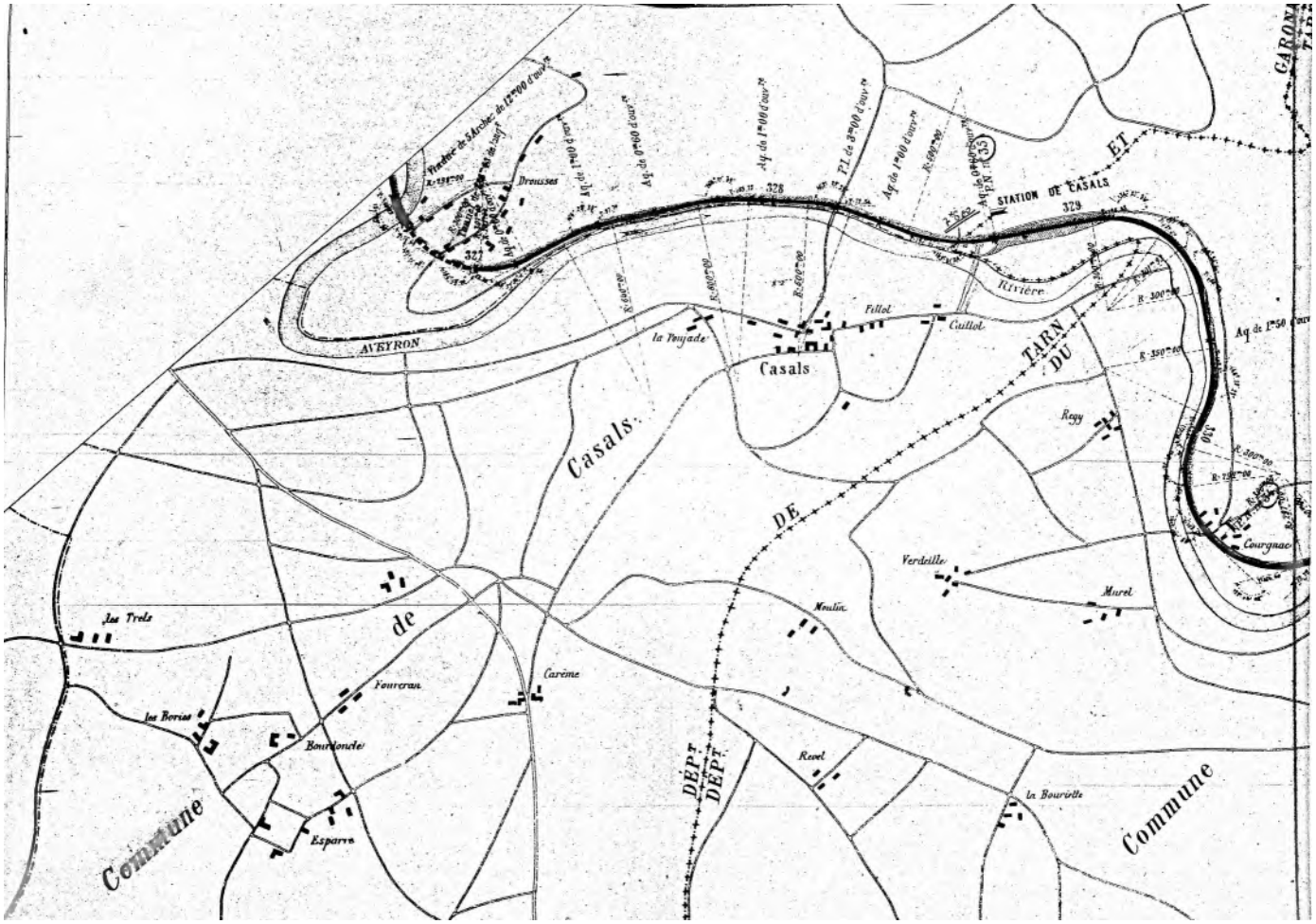

Commune
Commune
de
la Jalbertarie
Segalar
Claravasse
Fegrouse
Sucarilhe
Saulie
DEPT
DEPT
Lexos
STATION DE LEXOS
Crestouse
Perry
Laroque
Ste Foy
Route
Prats longs
les Passades
Cabanon
Laguilhou
Madié
AVEYRON
Varen
Sol vieil
Pibeul
de
la Gabiole
le Bal
le Balat

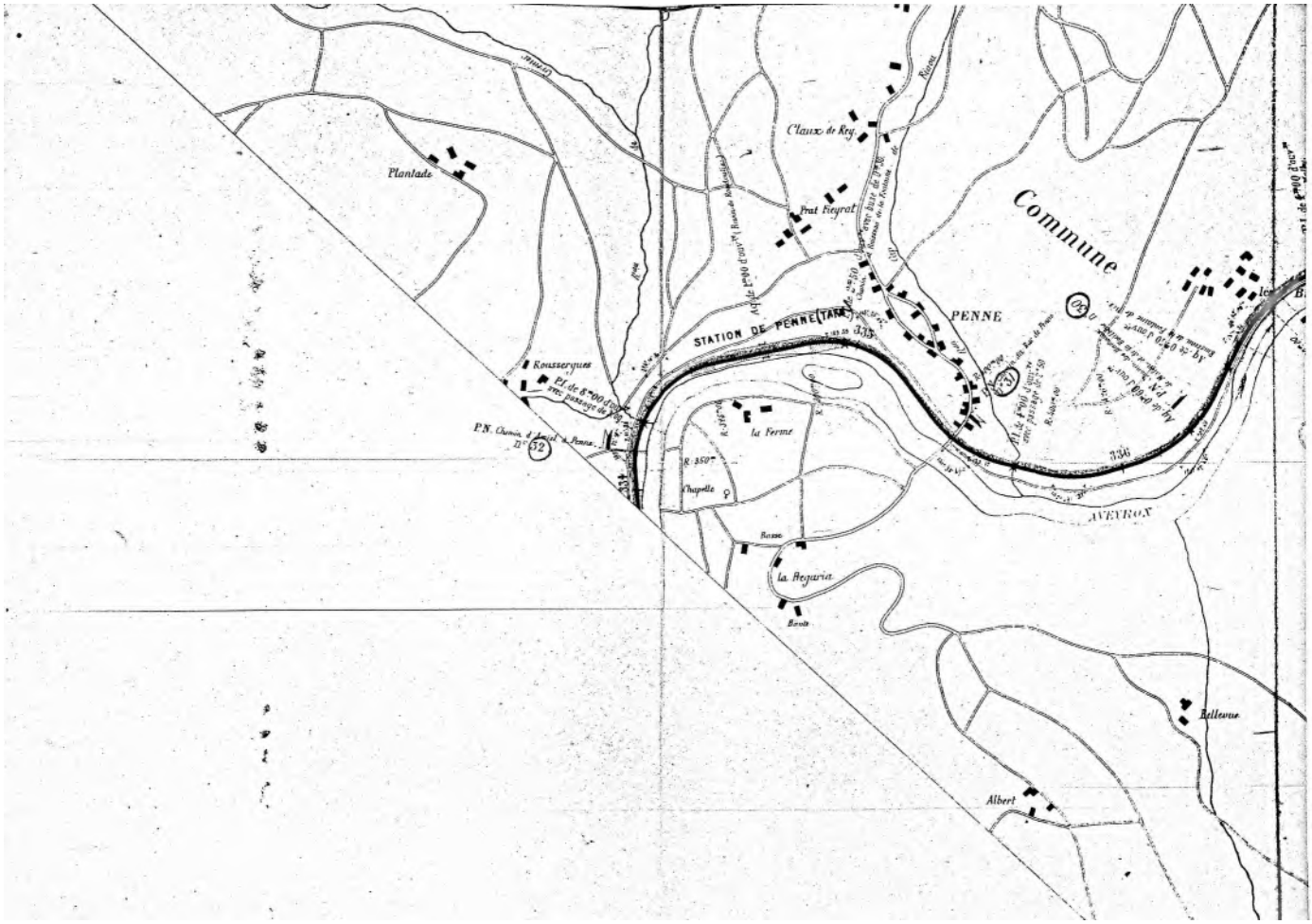

Milhars
Montrozier
Roumaijasque
Peck de Mas
Feneyrols
Rayon
TARN
ET
GARONNE
DEPT
DEPT
DU
de
Lagrac
Viaduc de 6 arches de 15m ouv.
STATION DE FENEYROLS
le Ral
Feneyrols
Canabals
le Caillou
Varen
Montrozier
la Talherie
le Clos
Segalar
Commune
Commune
Bateau
Sol del Prieu
Eglise
Secourieu
Perroucal
TARN
Francou
St Antonin
Laguepie
la Plaine
Croix de Babiou

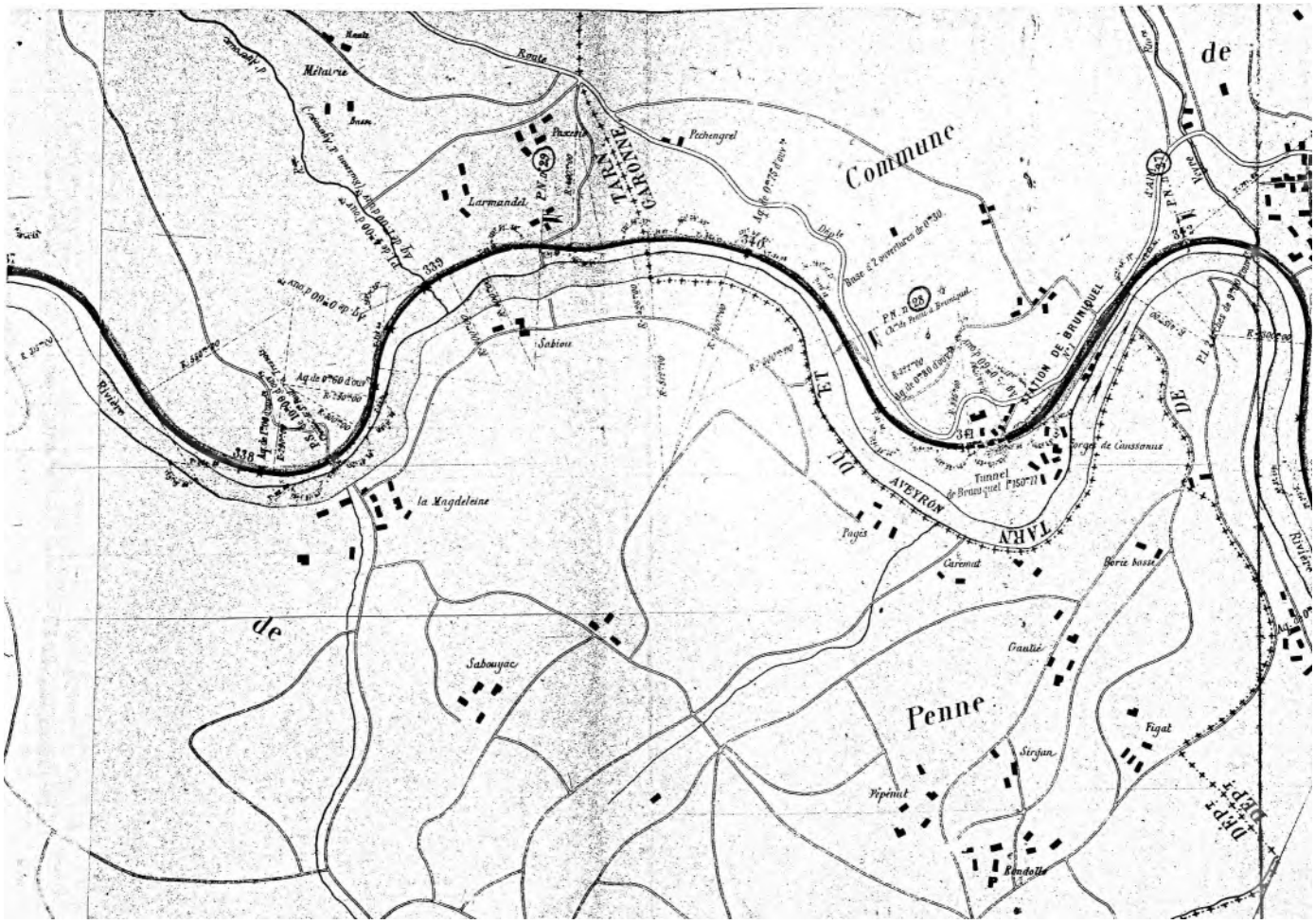

Commune
Route
Dépte
Tournet
Pelot
Margot
Clavel
St Sabine
Esparre
DU TARN
TARN
CARONNE
316
317
318
Pech de Salle
Bordes
Salliet
Gorse
la Bourielle
Toussac
AVEYRON
Route
Paumirols

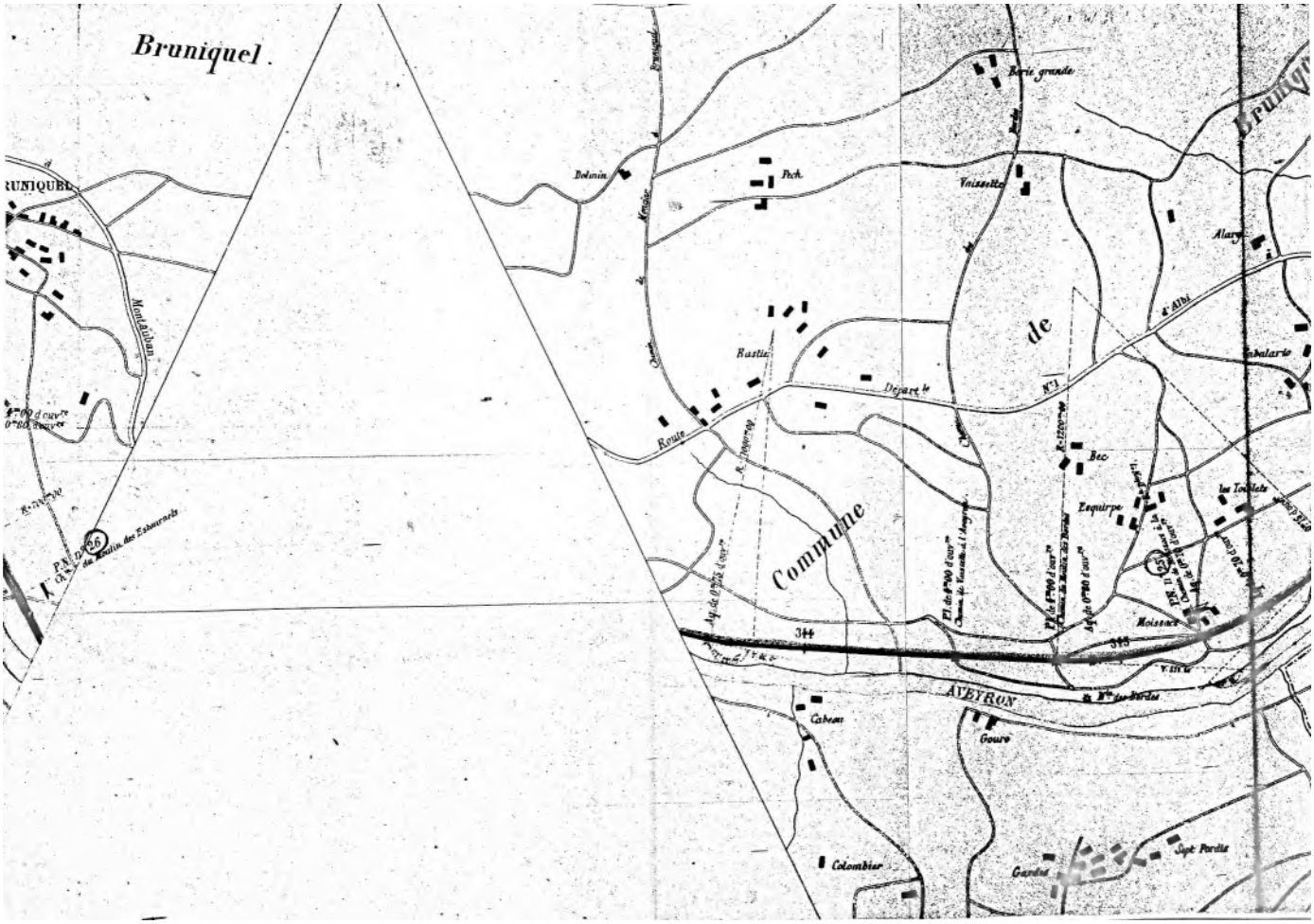

Jordy
Cahuets
319
320
Mayssac
la Réclusse
Rivière
de
St Antonin
Antonin


Commune
Le Ric
Turenne
Petit Jean
de
STATION DE St ANTONIN
St ANTONIN
AVEYRON
les Barrières
Route
Dép.t
Pavillon
Calouire
Mr.on Cadet
la Maladrerie
Perch. Dite Ch.ne
Tunnel de 192m96
Viaduc de 32m00
Cahors
Serres
Gastan
Antonin

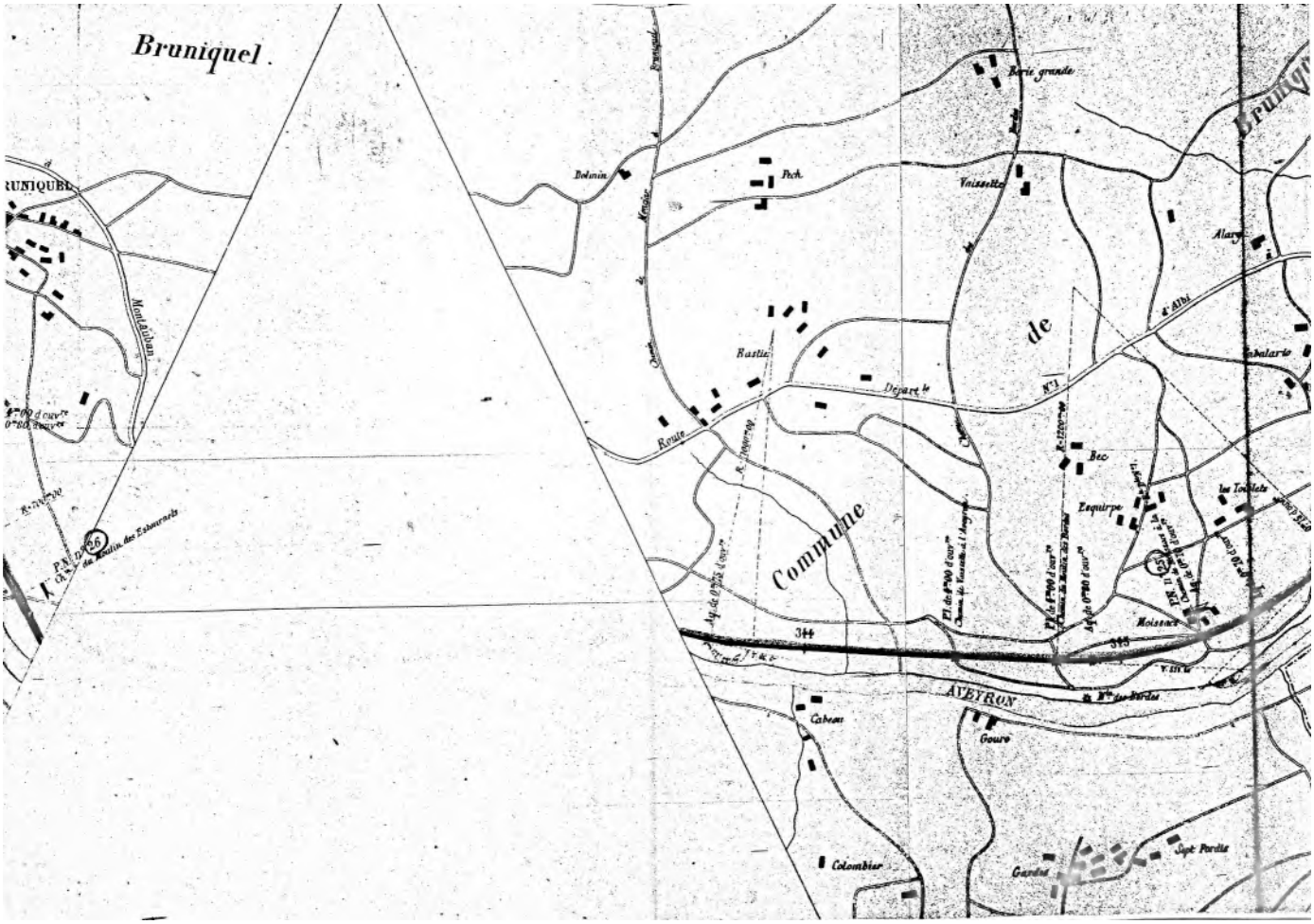

Casals
Casals.
AVEYRON
TARN
ET
DE
DÉPT.
DÉPT.
Commune
Commune
STATION DE CASALS
Rivière
Fillol
Cuillol
la Pouyade
Rayy
Verdeille
Murel
Courgnac
Moulin
Carême
Fourcran
Bourdoncle
Esparro
Ravel
la Bouriette
les Trels
les Borias
Brousses
Penne
Bergerie
Grange-Dubois
la Boulbène
Vancazes
Janoyo
Couyrac
Amiel
Rivière

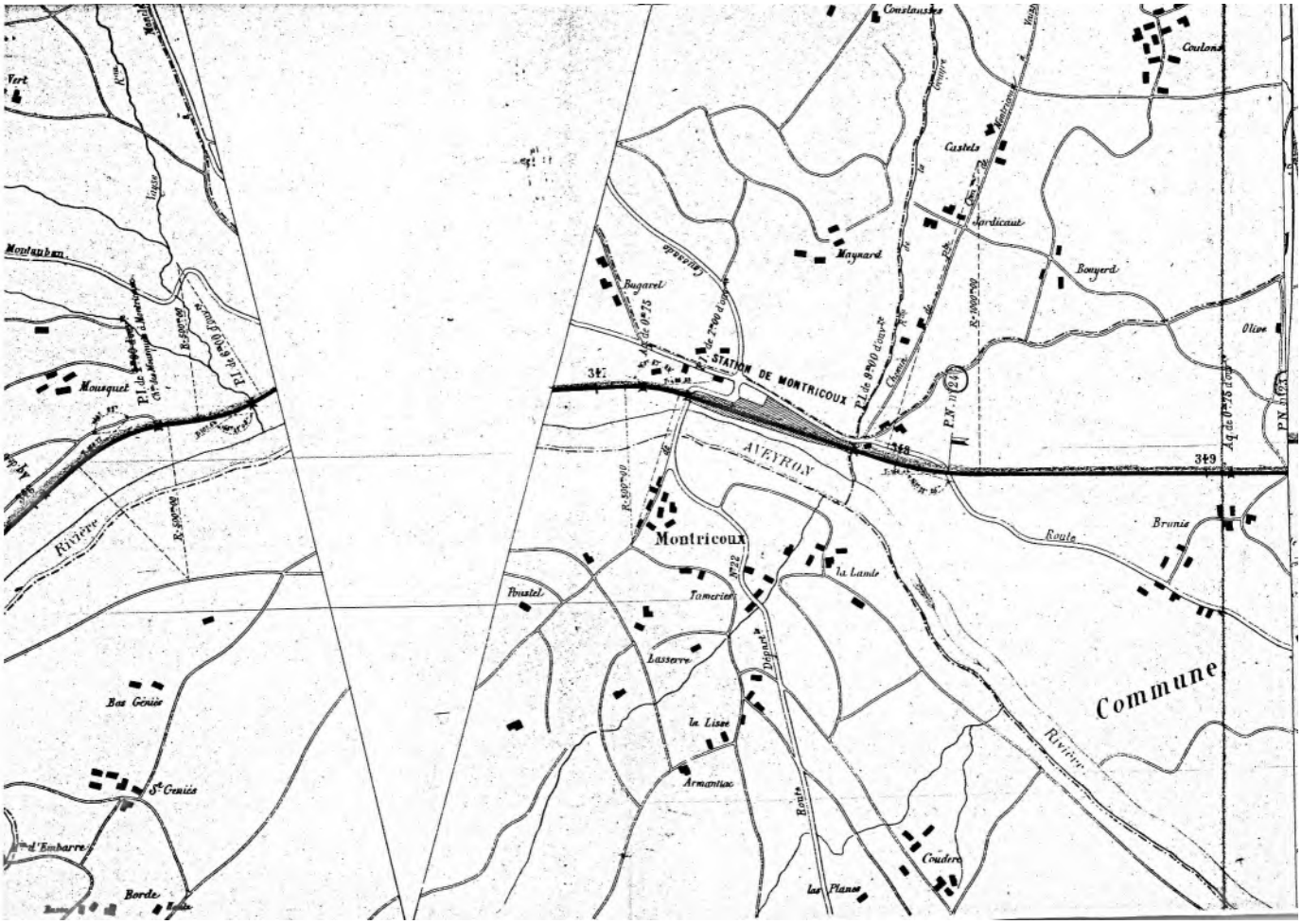

Commune
PENNE
STATION DE PENNE (TARN)
AVEYRON
Plantade
Rousserques
la Ferme
la Regaria
Bellevue
Albert

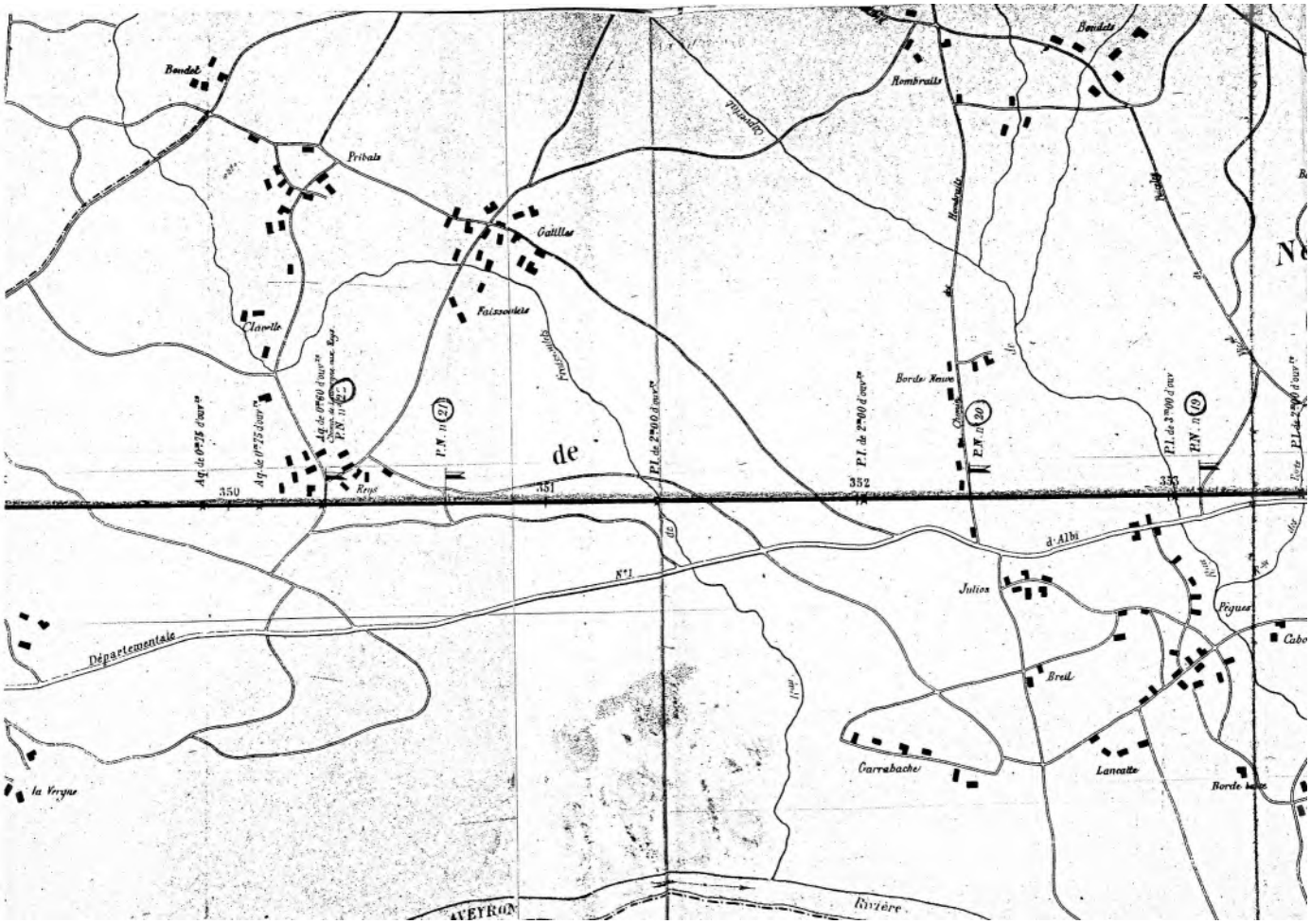

Commune
Métairie
Route
Pechengrel
Larmandel
Sabious
la Magdeleine
Sabouyac
Penne
Pagès
Caremat
Gaultié
Figat
Stirjan
Pépénat
Rondolle
STATION DE BRUNIQUEL
Tunnel de Brunquel
AVEYRON
TARN
Riviere

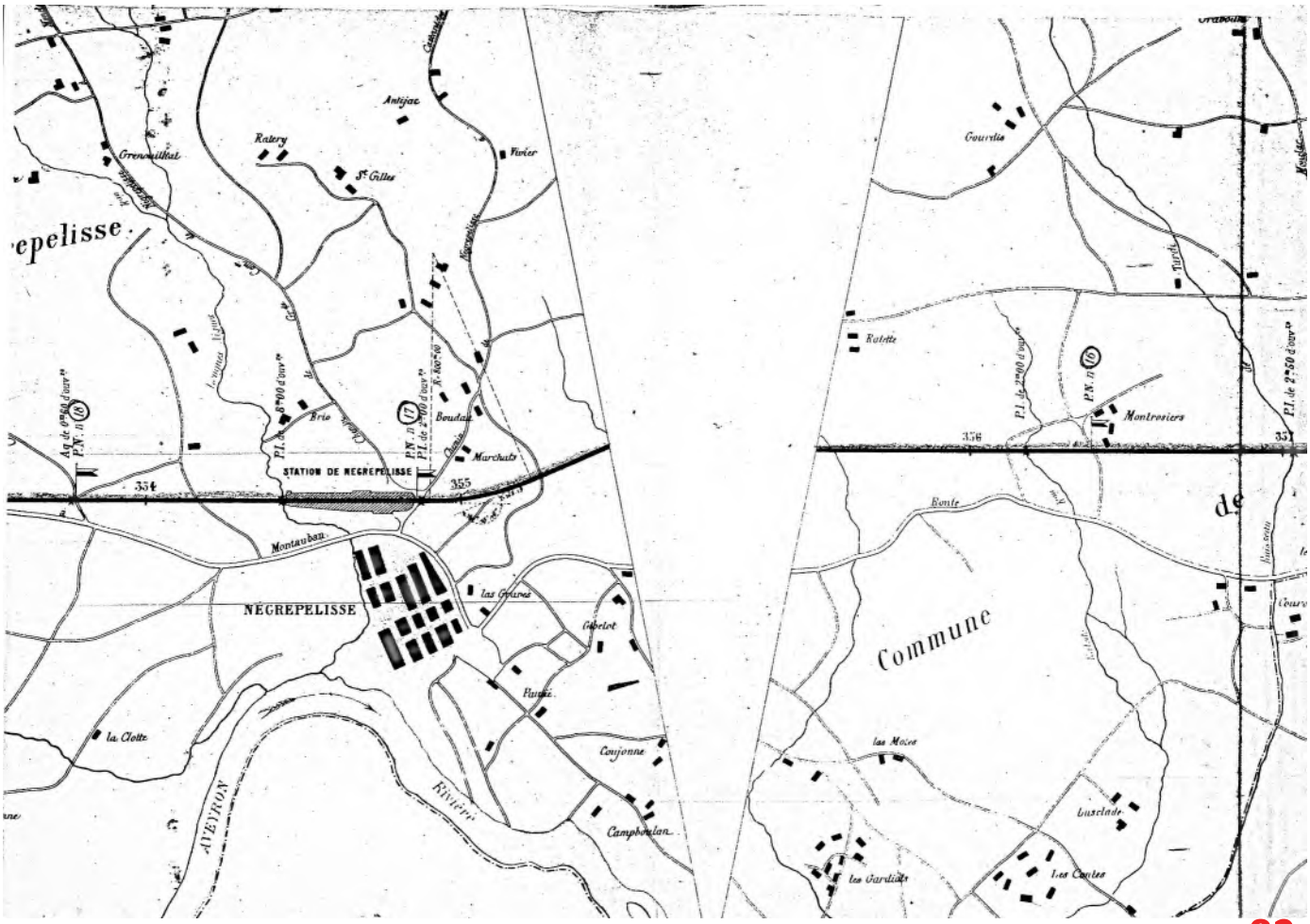

Bruniquel
Commune
AVEYRON
Montalban
Route
Départ le
Bez
Equirpe
Moissac
Cabeau
Goure
Colombier
Gardiol
Sept Pardiz
Vaissette
Alary
Rastic
Pech
Belmin

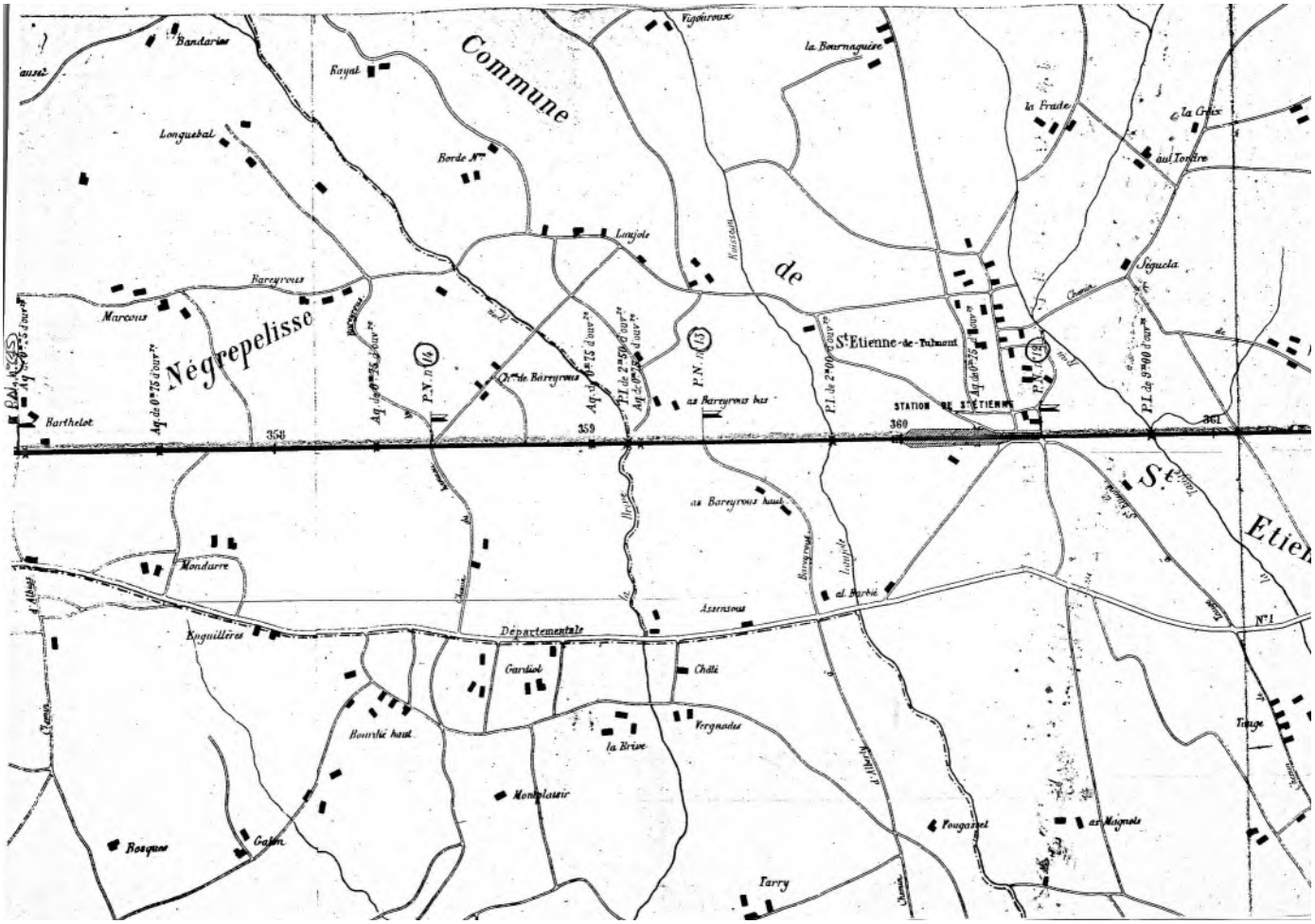

Montricoux
STATION DE MONTRICOUX
AVEYRON
Commune
Route
Rivière
Montauban
Mousquet
Bugaret
Maynard
Castels
Bouyerd
Olive
Brunie
la Lande
Tamerier
Lasserre
la Lisse
Armantiac
Coudero
Les Planes
Bas Génies
St Genies
Borde
Poustel

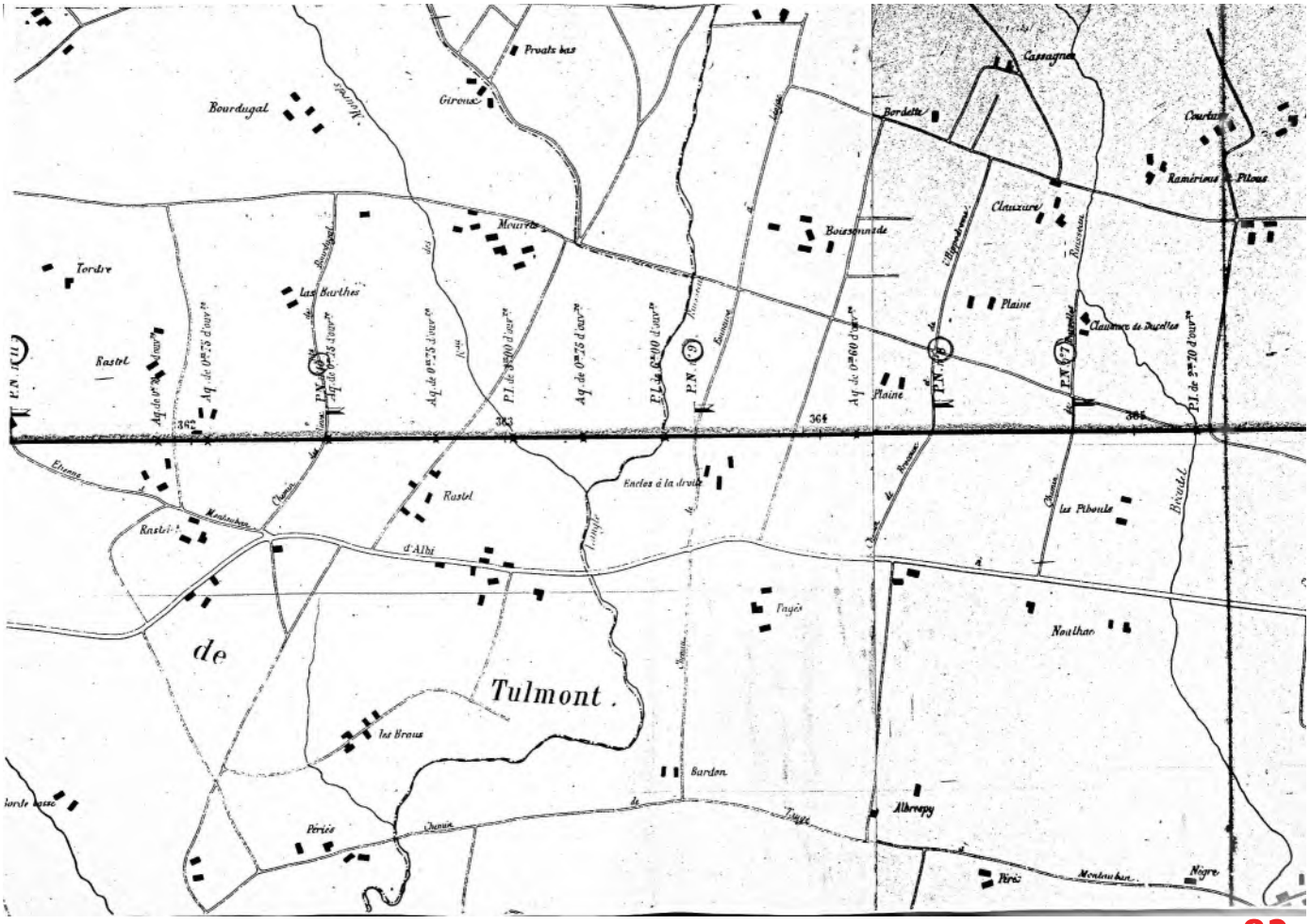

Bruniquel
Commune
AVEYRON
Montalban
Route
Départ
Cabrens
Goure
Colombier
Moissac
Equirpe
Bez
Rastic
Voisselle
Pech
Belmin
Carte grande
Alary
Gandal
Sept Pardiz

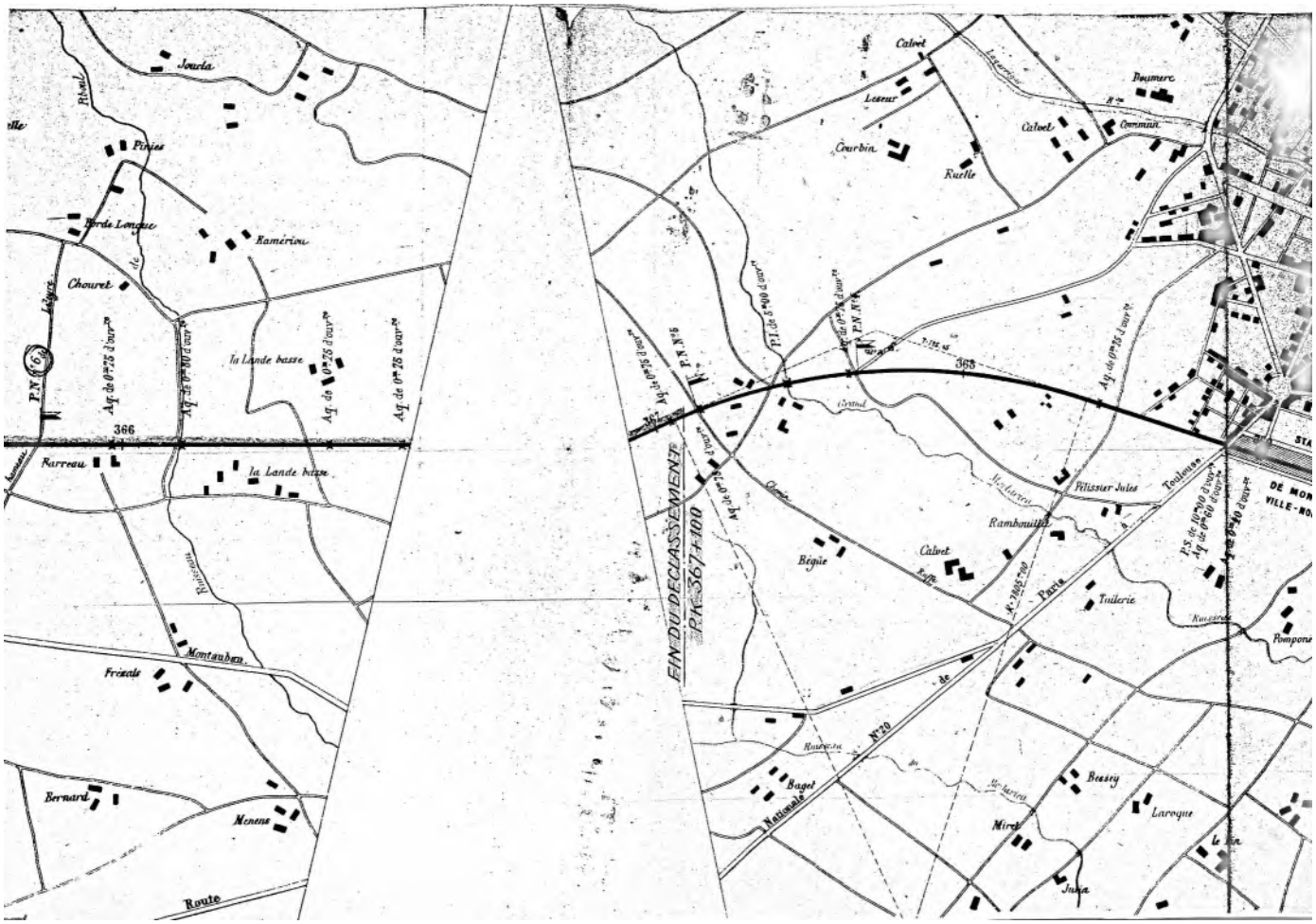

Montricoux
STATION DE MONTRICOUX
AVEYRON
Commune
Route
Montauban
Mousquet
Rivière
Bas Génies
Ste Geniès
Borde
Maynard
Bugarel
Castels
Bonyerd
Oline
Brunie
Coulons
Constanssac
Poustel
Tameries
Lassarre
la Lande
la Lisse
Armanhac
Coudere
les Plans

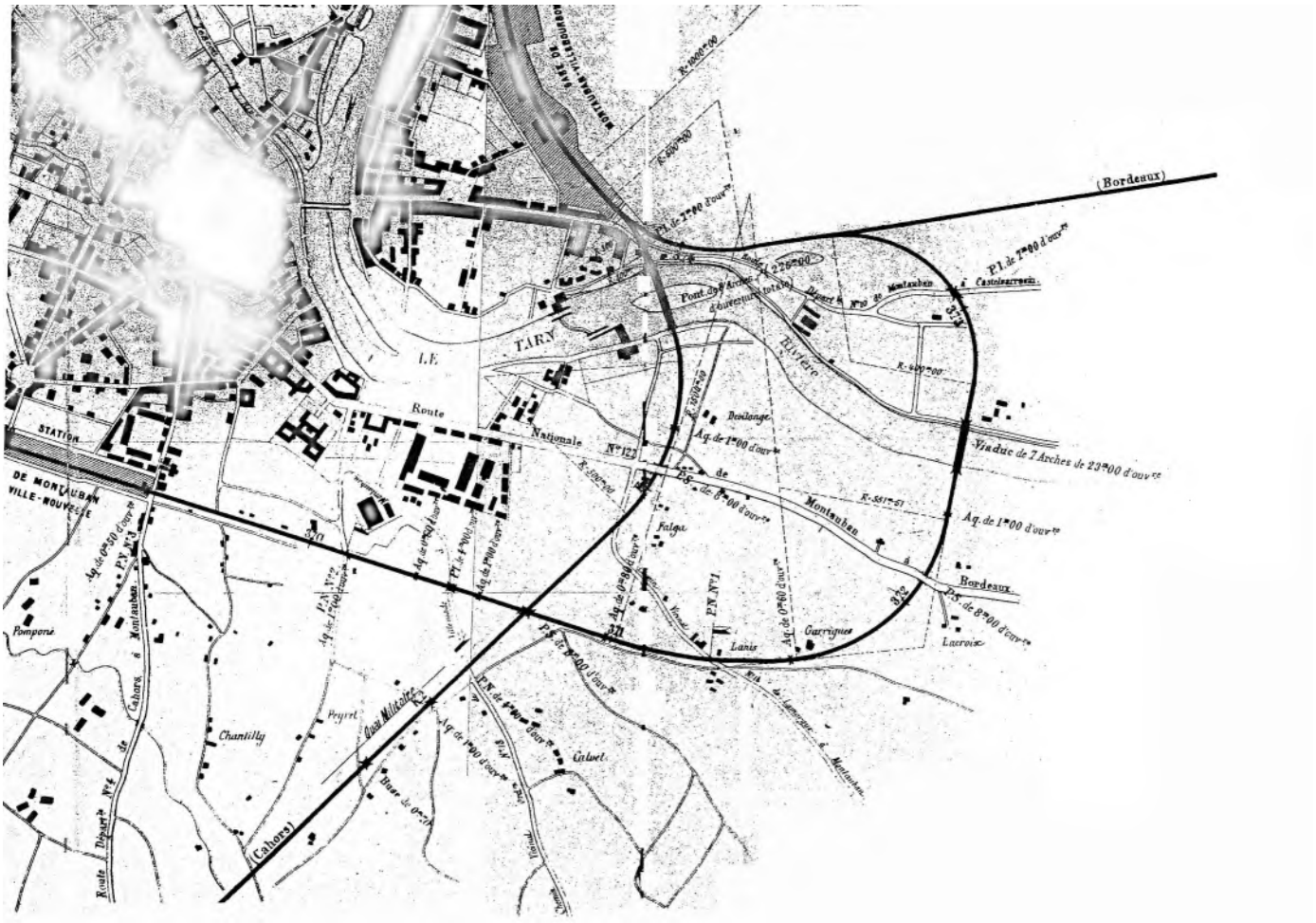

Bondet
Pribats
Gaillac
Faissoudets
Clavelle
Rombrails
Borde Neuve
Julios
Figues
Breil
Garrabache
Lancatte
la Vergne
Département
d'Albi
N°1
AVEYRON
Rivière
de
350
351
352
353


Antijac
Ratery
Grenouillhat
St Gilles
Fivier
Brie
Boudiat
Marchats
STATION DE NEGREPELISSE
Montauban
NÉGREPELISSE
las Graves
Gibelot
la Clotte
Coujonne
Campbonlan
AVEYRON
Rivière
Courtis
Ratette
Montrosiers
Bonte
Commune
las Moles
Les Cantes
les Gardiols
354
355
356
357


Commune
de
Négrepelisse
St Etienne-de-Tulmont
Bandarios
Rayat
Longuebat
Borde Nve
Figuiroux
la Bournaguère
la Fraute
la Croix
au Tonire
Longiole
Seguela
Bareyroux
Marcous
Barthelot
Mondarre
Ruguilières
Départementale
Gardiol
Châtl
Bourdie haut
la Brive
Vergnades
Montplaisir
Bosque
Gaton
Tarry
Fougairet
as Magnols
as Bareyroux bas
as Bareyroux haut
al Barbié
Assensous
STATION DE St ETIENNE
358
359
360
361


de
Tulmont.
Bourdugal
Privats bas
Girous
Cassagnes
Bordette
Courtaux
Ramérious
Pilous
Clauzure
Boissonnade
Mourets
Tordre
las Barthes
Rastel
Plaine
Claustres de Bagelles
Encles à la droite
les Piboules
Nouthac
Tuges
Albrespy
Périé
Mondouhan
Negre
Périès
Issus bosse
363
364
365


Joucla
Pinies
Ramérieu
Chouret
la Lande basse
Rarreau
Montauban
Frezals
Bernard
Menens
Route
366
365
Calvet
Beaumerc
Courbin
Ruelle
Pélissier Jules
Toulouse
Rambouillet
Bégle
Tuilerie
Paris
Baget
Nationale
Bessy
Laroque
Mirat
Jusia
FIN DU DECLASSEMENT
PK 367+100


(Bordeaux)
TARN
I.F.
Route
Nationale
N°113
STATION
DE MONTAUBAN
VILLE-NOUVELLE
Pomponé
Chantilly
Calvet
(Cahors)
Montauban
Bordeaux
Lanis
Garrigues
Folgas
Viaduc de 7 Arches de 23m00 d'ouv.te
Ag. de 1m00 d'ouv.te
P.S. de 8m00 d'ouv.te
P.N. N°1
P.N. N°2
P.N. N°3
P.N. N°4
370
371
372