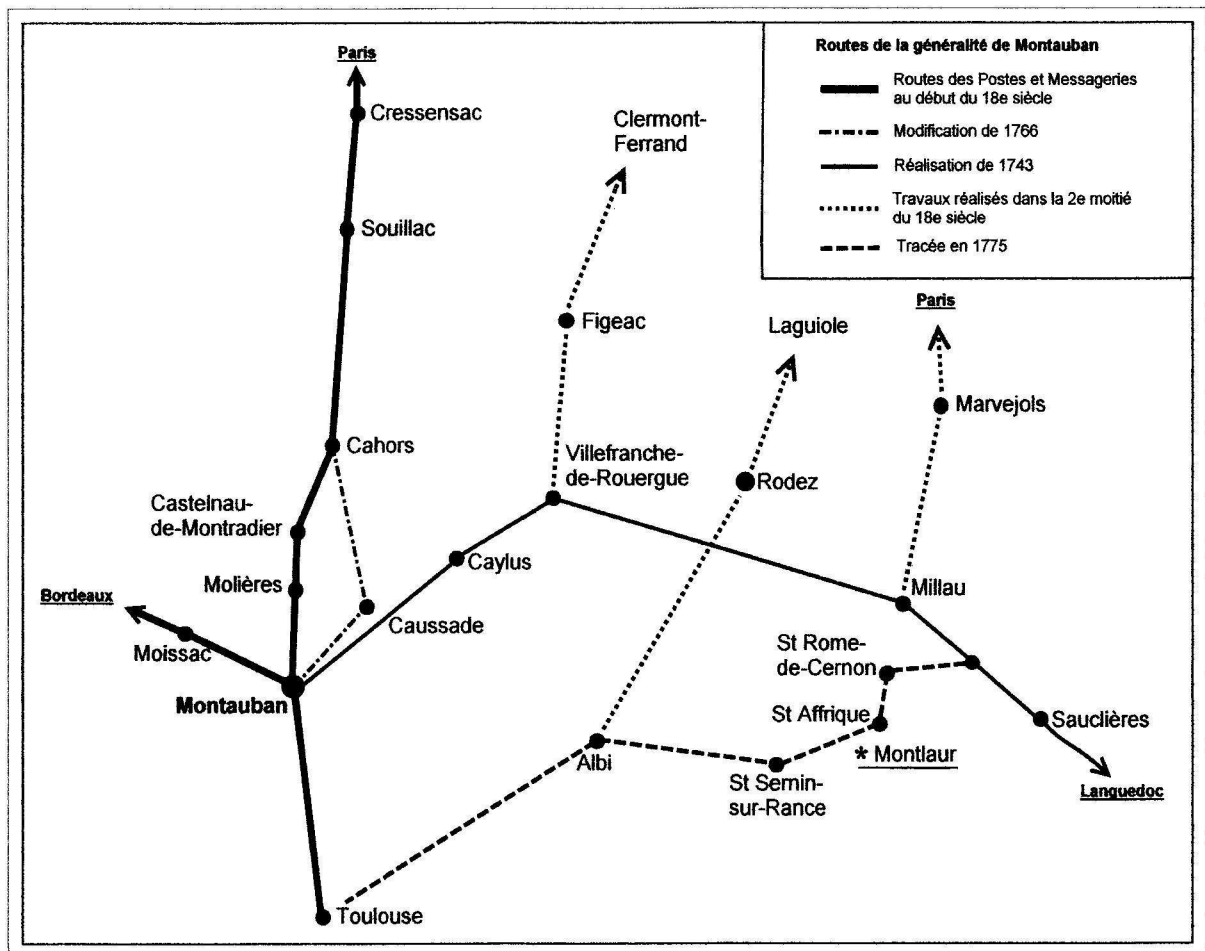


A l'aube du siècle suivant l'état des voies de communication devient l'une des préoccupations majeures du gouvernement. Cette prise de conscience est motivée par le développement des échanges commerciaux et du trafic postal entre les provinces, mais surtout par les difficultés de progression rencontrées par les troupes royales lors de leurs déplacements. Les rares routes du Rouergue se distinguent déjà par leurs dégradations comme en témoigne le mémoire dressé en 1699 par l'intendant de la généralité de Montauban. Ce dernier considère ces chemins comme les plus mauvais du royaume : « *Elles (les routes) se sont entièrement gâtées et sont à peine praticables aux courriers et gens de cheval, tant s'en faut que les voitures et charrettes puissent être d'usage dans ce département...* »³.

Cette situation se confirme à la lecture des multiples dictionnaires géographiques publiés à cette époque. Celui de l'abbé Expilly⁴ s'attarde sur les routes de notre généralité considérée comme la plus étendue du royaume, avant 1716. Sa description du réseau routier existant, met en évidence les zones géographiques desservies par les « chemins » des postes et messageries. Autrefois négligés, ces axes ne font l'objet d'un suivi que depuis le deuxième quart du XVIIIe siècle, permettant ainsi le désenclavement progressif du Rouergue. Nous avons retracé sur une carte les descriptions fournies par cet auteur pour obtenir une vision plus réaliste des territoires concernés.



Principaux axes de communication

La dernière évolution du réseau, liaison entre Toulouse et les Cévennes, se fera beaucoup plus lentement et plus tardivement au détriment des habitants de notre contrée. Réalisé par tronçons (à des dates différentes) cet axe de communication n'améliore pas l'image alors détenue par le Rouergue, celle d'une région qui ne compte aucune route praticable pour les véhicules. Au début du siècle la généralité de Montauban ne possède comme routes carrossables que celle de la poste reliant Paris à l'Espagne et celle de Montauban à Bordeaux par l'Agenais. Cette vision catastrophique de notre département perdure comme l'atteste les propos de Géraud de Saint Fargeau en 1844 : « *Le département de l'Aveyron est traversé par seize routes royales ou départementales, et coupé en tous sens par un grand nombre de chemins vicinaux, qui, pour la plupart ne sont praticables que pendant la belle saison. Une partie des transports s'y fait encore à dos de mulet* »⁵.

³ Boulainvilliers, page 261

⁴ Expilly, p. 804

⁵ Giraud de Saint Fargeau, p. 215

Bien que ces avis puissent alors s'appliquer à d'autres régions françaises, le constat demeure cinglant. Que sont donc devenues les directives royales émises au début du XVIII^e siècle pour faciliter les communications dans le pays ? Si les vœux étaient sincères, les moyens mis en place ont évolué au fil des années au gré des responsables chargés de leurs réalisations.

Au siècle précédent, la création et l'entretien des grandes routes étaient pris en charge par le trésor royal mais les finances de l'État ne le permettent plus. Nommé en 1738 contrôleur des finances, Philibert Orry (1689-1747) prend une série de mesures afin de remédier à la situation catastrophique des voies de communication. Il impose notamment la généralisation de la corvée parmi la population pour rénover ou ouvrir de nouvelles routes royales qu'il classe en cinq catégories selon leur importance. Dans un souci d'efficacité il décide de recourir également à la cartographie et s'adjoint les services de Daniel-Charles Trudaine (1703-1769). Avec l'aide de géographes et de dessinateurs ce dernier dresse les plans des divers itinéraires routiers existants dans les provinces françaises. Cet ambitieux projet incite Trudaine à fonder en 1747 l'École royale des ponts et chaussées.

Cet ambitieux programme d'équipement routier de toutes les généralités du royaume semblait donc promis à une belle réussite bien que son aspect financier, comme nous pouvons l'imaginer, ne pouvait satisfaire le peuple concerné.

Les intendants de la généralité de Montauban

Lors de sa prise de fonction en 1740, Gaspard-César-Charles l'Escalopier doit appliquer dans notre région les directives royales dictées par Philibert Orry. Celles-ci concernent notamment les quatre routes royales destinées à desservir le Rouergue :

- 1) route de Montauban à Montpellier par Villefranche-de-Rouergue et Millau ;
- 2) La liaison de Toulouse aux Cévennes par Vabres-l'Abbaye, La Cavalerie ;
- 3) la route de l'Albigeois à l'Auvergne, par Tanus, Rodez et Laguiole ;
- 4) un second itinéraire Albi-Auvergne, par Najac, Villefranche et Figeac.

Mais comme pour tous les grands projets, la réalité du terrain peut contrarier les ambitions les plus légitimes. Le rétablissement de la pratique de la corvée ne tarda pas à révéler ses limites. Une ordonnance du 5 août 1757 d'Antoine de Chaumont de la Galaizière⁶, successeur de l'Escalopier au poste d'intendant de Montauban, nous en révèle quelques aspects :

- « - Les travaux à faire par corvées seront répartis annuellement aux communautés, dont les maires et consuls seront tenus responsables des malfaçons... »
- Les tâches assignées à chaque communauté seront exécutées à raison de 12 jours de travail effectifs par an pour chaque manœuvre, voiture ou bête de somme... ».

Une autre ordonnance⁷ du 18 janvier 1755 précise que les corvéables sont tenus d'être présents sur les chantiers « au soleil levant » et de s'employer au travail jusqu'au « soleil couchant », sans autre interruption que celle des repas. Le document rappelle que des peines et amendes sont prévues contre ceux qui troublent les travaux et que les garnisons militaires peuvent intervenir pour le maintien de l'ordre et l'accélération des chantiers.

Ces mesures ne peuvent recevoir l'approbation de la population et selon les communautés concernées ou la réticence des corvéables, les travaux s'éternisent. Les tronçons achevés d'une route commencent à se détériorer avant même que ceux intermédiaires ne soient commencés.

Concernant notre région, les problèmes à surmonter s'amplifient de part les méthodes utilisées par l'intendant l'Escalopier⁸ pour gérer son territoire. Bien que réglementées par le pouvoir royal, les corvées locales se trouvent souvent rallongées ou imposées lors des travaux agricoles. Les dédommagements prévus pour les destructions de biens (champs, bois, voire maisons) ne sont pas versés réduisant ainsi les personnes concernées au dénuement le plus total. Les corvées (initialement prévues pour les routes) peuvent également être détournées au profit du bien être personnel de l'intendant ou de son entourage. Certains travaux publics, lancés inconsidérément, sont brutalement abandonnés nécessitant une remise en état des lieux qui coûte financièrement à la collectivité mais également physiquement aux corvéables.

Intendant de la généralité de Montauban depuis 1740, L'Escalopier reste bien le promoteur des grandes voies de communications de notre région mais il convient de reconnaître que peu d'entre elles sont praticables lorsqu'il reçoit sa nomination pour la région tourangelle en 1756. La parution de l'ouvrage cité ci-dessus la même année prouve que la popularité de notre homme ressemble à l'état des routes qu'il laisse à son successeur, catastrophique. Des chantiers lancés seul l'axe de Montauban à Montpellier, par Villefranche-de-Rouergue et Millau, s'achève en 1743.

⁶ AD C 1660

⁷ AD C 1660

⁸ *Charges du procès l'Escalopier, 1756*

Les autres routes restent très incertaines pour les usagers, ouvertes par sections entre lesquelles apparaissent des chemins impraticables pour les véhicules comme le confirme une ordonnance⁹ du nouvel intendant de Montauban, Antoine Chaumont de la Galaizière arrivé en 1756 :

« La négligence avec laquelle les travaux de corvées pour la confection et entretien des chemins de cette généralité ... ayant apporté un retard considérable dans les ouvrages ordonnés par le Conseil, nous nous sommes déterminés à rétablir l'ordre et la règle dans l'administration de cette partie du service... ».

Malheureusement le fonctionnaire ne pourra apprécié les effets de cette détermination puisqu'il sera remplacé dès 1759 par Charles-André de Lacorée. Ce dernier semble avoir reçu des consignes précises du roi car dès son arrivée il promulgue une ordonnance portant sur l'entretien des routes déjà réalisées afin de remédier à leur dégradation. De plus, l'intendant ordonne de planter des bornes pour séparer les tâches des diverses communautés dont elles seront responsables de leur entretien « à perpétuité ». Comme son prédécesseur, Lacorée ne fera qu'un bref passage dans notre généralité qu'il quitte en 1761, pour laisser son poste à Alexis-François de Gourgues.

Bien que depuis des années l'administration avait fait le constat de l'inefficacité de la corvée provoquant des surcoûts financiers énormes, les divers intendants s'entêtaient dans cette démarche en prenant en vain des directives menaçantes envers les responsables locaux chargés de conduire les projets. De Gourgue (intendant de 1661 à 1673) va sortir de cette situation devenue embarrassante pour le pouvoir. Par une ordonnance du 31 juillet 1769¹⁰, il propose aux communautés de choisir entre le système de la corvée ou l'imposition, afin d'exécuter les travaux « à prix d'argent ». Cette résolution sera validée plus tard par l'arrêt du Conseil d'état du 10 novembre 1776¹¹, le roi estimant que l'avancement des travaux depuis 1769 prouvait le bien fondé de cette décision. Un édit royal en date de février 1776¹² supprime les corvées et ordonne la confection des grandes routes à prix d'argent.

La majorité des communautés adoptent cette nouvelle opportunité, bientôt rejointes par celles dont les corvéables désertent de plus en plus les chantiers. Il devient alors impossible pour elles de mobiliser la main d'œuvre pour leurs corvées alors que dans la localité voisine les ouvriers reçoivent une rémunération. Dès 1770 les adjudications des ouvrages routiers sont programmées, et malgré encore quelques incidents de parcours les projets lancés par Philibert Orry au début du siècle se concrétisent enfin.



Carte de Cassini, exemplaire colorié de 1780¹³

⁹ idem référence n° 4

¹⁰ AD C 1660

¹¹ Vignon, p.174

¹² AD 1660

¹³ Site cassini.ehess.fr

La route de Toulouse aux Cévennes et la communauté de Montlaur

Elle traverse notre région en reliant les routes postales Paris-Toulouse et Paris-Montpellier, par Millau. De Toulouse, cette voie passe par Albi, St Sernin, St Affrique, St Rome-de-Cernon, La Cavalerie. Suite aux devis établis par les ingénieurs des ponts et chaussées, Charles Alexandre de Neirac (subdélégué de l'intendance de Montauban) procède à l'adjudication des travaux à Vabres le 27 mai 1771. Convoqués, les consuls des 72 collectivités concernées doivent se répartir les 292 609 livres estimées pour la réalisation des travaux¹⁴. Le rapport publié par l'Assemblée provinciale de Haute-Guyenne le 25 septembre 1779 met cependant en évidence les nombreuses lacunes des devis initiaux¹⁵. Ce document évoque les difficultés rencontrées par les communautés obligées de verser, entre les années 1772 à 1778, un dixième de la Taille en remplacement de la corvée.

Classée route de seconde classe (sur les quatre déterminées) du fait de l'absence du service postal et de son utilité à relier uniquement les provinces avoisinantes, son financement revient à la province. Sa largeur ne doit pas excéder six toises¹⁶, soit environ douze mètres. La seconde voie de circulation importante pour notre terroir reste cataloguer dans la quatrième catégorie (4 toises de large), bien que son importance économique apparaît primordiale pour l'époque. Il s'agit du chemin qui part de Querbes vers Montlaur pour rejoindre la station thermale de Sylvanès, dont nous évoquerons la réfection ci-dessous.

Les nombreux documents conservés aux Archives Départementales de l'Aveyron sur ce sujet restent évasifs sur les dates de réalisation des travaux, adjugés en 1771. La carte dressée par Cassini mentionne toutefois « Le chemin de Vabres » sur les feuilles n° 17 et 56 concernant notre région (voir ci-dessus). Sa réalisation reste donc contemporaine des levées typographiques réalisées par le géographe en 1774 et 1776 pour cette partie de la carte de France. De plus, entre Vabres et le hameau de Querbes, il s'agit alors d'une ouverture de voie et non de l'élargissement d'un chemin existant.

La voie de communication primitive entre St Affrique et Montlaur, serpentait de lieux dits en villages sur la rive droite du Dourdou. Sa mention se retrouve dans des actes anciens tel celui du 3 mars 1449 relatif aux possessions du Mas Sylvestre (contigu du Mazet). Les terres de ce lieu « *s'arrêtent par delà du Dourdou au chemin public tandant de St Affrique vers Montlaur* ». Sur des documents plus récents, son appellation varie pour devenir le chemin public de « *Vabres à Beaumont* » (pour Belmont).

Graphies diverses des lieux-dits du hameau du Moulin Neuf

- Querbes : Carbes (Cadastré de Montlaur, 1672) (Carte de Cassini, 1780)
- Les Aillens : Les Ailhens (cadastré, 1672)
Les Alieux (Bulletin des Lois, 1854)
Les Ayens (Délibérations de Montlaur, 1848)
- Les Poujols : Les Pouliols (cadastré, 1672)
- Les Rajals : Les Raials (cadastré, 1672)
- Le Py : Loupy (carte de Cassini, 1780)

Un rapport des ponts et chaussées du 4 juin 1796 mentionne les réparations à effectuer sur le pont du Py, enjambant le ruisseau de Querbes. Des intempéries survenues en août et septembre 1795 l'avaient dégradé au point que les voitures ne pouvaient plus y circuler. Le 26 mai 1796, un violent orage emporte l'ouvrage dont le fonctionnaire (auteur du rapport) ne récupère que six poutres qu'il prévoit d'utiliser pour la réparation d'un pont voisin, celui de l'Hôpital à l'entrée de St Affrique.

En 1800, un inventaire général des routes¹⁷ fait le point sur l'état des divers tronçons de cette voie dénommée « Route n°5, de Toulouse au Gard par St Sernin, St Affrique et la Cavalerie ». Quelques années après (en 1807) elle reçoit l'appellation de « Route impériale de 3^e classe n°119 » reliant Bordeaux à Nice, par Toulouse, Albi, la Cavalerie, Nant, Nîmes, Aix et Fréjus (voir tableau « Dénominations successives... »).

L'inventaire de 1800 s'attarde sur plusieurs points situés sur le territoire de Montlaur :

- Le pont sur le ruisseau du Py apparaît en bon état et possède des culées en pierres sèches ;
- De cet ouvrage au ruisseau des Aillens (au nord du Mazet) se situe une section récente d'une longueur de 881 toises. Assise sur un terrain solide, elle ne nécessite que des travaux d'entretien.

¹⁴ AD 2 E 288-33

¹⁵ Procès-verbal de l'Assemblée provinciale, 1780.

¹⁶ 1 toise = 6 pieds ou 1m 949

¹⁷ AD 1 S 1-2

Toutefois cette partie contient deux ponts, l'un en mauvais état et le second a été emporté par les crues.

L'absence de dénomination adéquate pour ces deux ouvrages ne permet pas de les localiser précisément. Une mention du même document précise que l'un d'entre eux est le pont de Querbes dont on prévoit la reconstruction : « *pont de 3,90m d'ouverture, aux culées en ruine et aux poutres pourries* ».

Un rapport de l'administration en date du 28 juillet 1807¹⁸ signale qu'en dessous du hameau de Querbes, l'instabilité du terrain provoque l'enlèvement des voitures « *dont les roues s'y enfoncent jusqu'aux moyeux et ont beaucoup de peine à s'en sortir* ». Pour améliorer l'état de cette chaussée, l'ingénieur préconise la confection de deux couches d'empierrements dont les matériaux seront prélevés dans le ruisseau du Py. Le fonctionnaire détaille avec soin la technique adéquate que doit suivre l'entrepreneur choisi pour cette restauration :

« - *La première couche sera contenu entre deux rangs de bordures rangées par carreaux et composée de boutisses de 32 cm de queue, posées de chant, parallèles entre elles et inclinées de 25° du côté de l'empierrement de manière que l'arête affleure exactement la dite chaussée. Les bordures seront protégées par des chasses roues de soixante cinq centimètres de long, placés tous les deux mètres.*

- *On utilisera pour la seconde couche, la pierraille la plus lisse et la plus dure qu'on réduira par cassage à la grosseur de trois centimètre cube. Ce gravier sera tiré de la rivière Le Dourdou, et soigneusement trié avec des claies constituées de barreaux de fer rond espacés de treize millimètres... On cassera au marteau tous les cailloux dont la grosseur excédera trois centimètres cube.... ».*

Cet extrait du cahier des charges illustre les méthodes en vigueur mais également les dures contraintes imposées aux ouvriers dont l'outillage restait sommaire, pour ne pas dire dérisoire comparé à l'ampleur des travaux programmés. La réfection de cette section de la route, d'une longueur de 160 mètres, nécessitera l'utilisation d'environ 400 mètres cube de pierres. Le rapport détaille ainsi avec une étonnante précision les dépenses à provisionner pour réaliser ces réparations. Pour l'exemple nous reproduisons le calcul effectué pour un mètre cube de gravier prélevé dans le lit de la rivière Le Dourdou. Après extraction, tamisage, puis transport sur le chantier où le gravier doit subir un concassage avant sa mise en place par un manoeuvre (rémunéré 0,30 f. la journée). En prenant en compte la location d'une charrette (0,104 f. la journée) qui effectue seize voyages pendant ce laps de temps, l'ingénieur établit le prix de revient d'un mètre cube de gravier à 2,68 francs.

Toutes les phases de la réfection de la chaussée ou des ouvrages d'art qui la jalonnent font ainsi l'objet d'une étude technique, minutieusement chiffrée. Deux ponts, peut-être les mêmes que précédemment, font l'objet d'une attention particulière. Le premier, de 4,20 mètres d'ouverture, enjambe le ruisseau du Py à Querbes. La restauration de sa travée « *en bois de chêne* » nécessitera 28 pièces de bois de chêne de 5, 20 mètres de longueur sur 25 centimètres de diamètre environ, soit un coût total estimé à 557,65 francs.

Avec seulement 2,50 mètres d'ouverture, le second ouvrage franchit le ruisseau des Pujols au Moulin Neuf. Outre la reconstruction des culées en pierres sèches, l'aménagement d'un mur d'avancée verra le jour côté amont. A chaque extrémité du pont une borne (de 1m de long x 0,40m x 0,30m) sera implantée, de part et d'autre de la route, portant ainsi le devis de cette réfection à la somme de 413,27 francs.

Dénominations successives de la section routière entre St Sernin et St Affrique

Date		Dénomination	Parcours	Actes divers
de	à			
1771	1811	Route n° 5	Toulouse au Vigan (Gard)	
1811	1815	Route impériale n° 119	Bordeaux - Nice	* Décret impérial du 16-11-1811 * 1813 : mise en place de bornes où figure l'aigle impérial * 1814 : L'aigle cède sa place à la fleur de lys
1815	1824	Route royale n° 119	Aix - Montauban	
1824	1848	Route royale n° 99	id.	10 juillet 1824, nouvelle numérotation des routes royales
1848	1851	Route nationale n° 99	id.	
1851	1870	Route impériale n° 99	id.	
1870	1972	Route nationale n° 99	id.	
1972	2012	Route départementale n° 999		Déclassement de 1972

¹⁸ AD 6 S 10-1

Lors de sa 11^e inspection¹⁹ (en 1815) l'inspecteur des ponts et chaussées de l'arrondissement de Millau s'attarde sur la réfection de la section comprise entre les ruisseaux du Py et de Querbes. La réalisation de deux aqueducs (de 0,80m et 1m d'ouverture) devient impérative pour remédier aux ruissellements des eaux de pluies issues des collines environnantes. Après cette date, la chaussée semble stabilisée ou dans un état satisfaisant car elle ne fait plus l'objet d'une attention particulière. Les inspections menées lors des décennies suivantes (de 1825 à 1863) ne relatent que des travaux d'entretien minimes, ne remettant pas en cause les édifices routiers ou le tracé de la route. Seule la dénomination de cet axe routier varie comme le prouve le tableau ci-dessous.

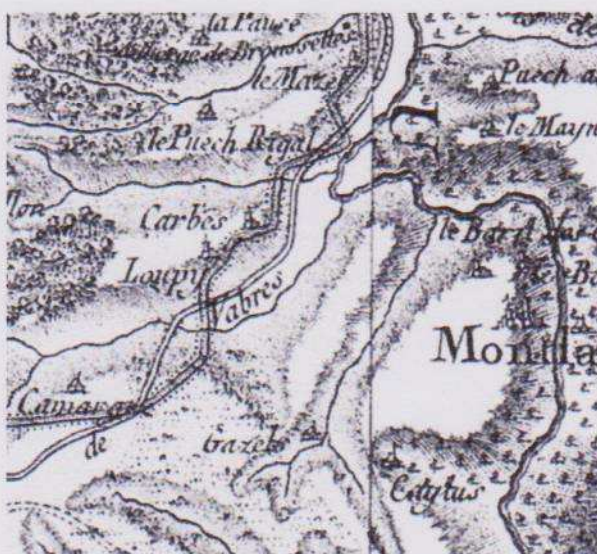
L'entretien continu du réseau routier nécessite l'apport de nombreux matériaux prélevés, si possible, au plus près du chantier programmé. Sur le territoire de la commune de Montlaur plusieurs lieux d'extraction figurent dans les documents du service des ponts et chaussées, notamment en 1861-1863 :

- Gravier et sable : lit du Dourdou et « *plage du Moulin Neuf* ».
- Chaux vive : fournie par le sieur Toulouse du Petit Toulouse.
- Moellons de choix : extraits des propriétés de MM Cabanes, Rudelle, Durand, Birot, Enjalbert, habitants de Montlaur.

En 1852, deux carrières permettent ainsi la réalisation des multiples réfections de la route n° 99 : celle du Puech de Cantepoule et celle située sur la propriété Enjalbert (exploitée dès 1807) au Mazet, à la limite du Moulin Neuf. Cette dernière alimente en dalles et en pierres de taille les ouvriers chargés de la réfection des nombreux ponceaux jalonnant l'axe routier. Mais il ne s'agit bien sur que de travaux importants. Depuis 1801, des cantonniers assurent l'entretien courant, comme l'atteste un état du personnel rédigé par un responsable de l'administration²⁰. Le cantonnier Pierre Calvet de Buffières exerce ainsi de Lacalm au ruisseau de Querbes. Son collègue Aldiguier de Segonzac s'occupe de la section comprise entre le dit ruisseau et celui de Salmanac.

Evolution du tracé de la route n° 119 dans le Montlaurais

Absent des premières cartes géographiques, le réseau routier français doit attendre l'œuvre de Cassini pour enfin y figurer. Mais les géographes employés par César-François Cassini de Thury (1714-1784) rencontrent rapidement de nombreuses difficultés. La majorité des régions reste en attente de voies de circulation dignes de ce nom. Lorsque Cassini lance son projet de cartographie, les travaux routiers programmés dans les diverses généralités ne sont pas achevés, parfois même ils n'existent que dans les dossiers des intendants. Pour notre région, on relève ainsi des différences notables entre la première version de la carte de Cassini (en couleur et datée de 1780) et les suivantes imprimées en noir et blanc au début du XIX^e siècle. Les corrections réalisées par les géographes interviennent fréquemment sur les épreuves des planches gravées entre 1803 et 1812. Ces modifications portent sur les voies de communication et César François Cassini avoue lui-même : « *la topographie de la France est sujette à trop de variations pour pouvoir l'assujettir à des mesures fixes et invariables.* »²¹.



Carte de Cassini du début du XIX^e siècle



Mise en évidence des deux tracés de la route

¹⁹ AD 6 S 10-1

²⁰ AD 5 S 1-4

²¹ *La carte de Cassini*, Monique Pelletier, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris, 1990

Deux feuillets de la carte de Cassini couvrent le territoire du Montlaurais :

- N° 17 pour la ville d'Albi, dont les levées sur le terrain s'échelonnent de 1769 à 1774 ;
- N° 56, Nant-Millau, levées réalisées de 1774 à 1776.

La gravure de ces deux planches date des années 1777 et 1778. Sur la première version de 1780, aquarellée pour être offerte à la reine Marie-Antoinette, la route n°5 (de St Sermin à St Affrique) porte le nom de « chemin de Vabres », du moins pour la partie proche du village de Montlaur.

L'édition suivante (en noir et blanc) du début du XIXe siècle reprend ce chemin mais le superpose par un autre tracé qui selon la légende utilisée correspond à une route empierrée bordée d'arbres (voir carte). Mais à l'examen des méandres dessinés par cette seconde voie, nous pouvons constater qu'il ne s'agit vraisemblablement que d'une hypothèse de travail. Le parcours définitif de la route n°5 initiale, tel que nous le connaissons aujourd'hui, apparaît comme un compromis entre ces deux versions.

Le premier cadastre de Montlaur²² et la carte d'Etat-Major au 1/ 80 000^e éditée en 1875²³, mais réalisée entre 1825 et 1866, valide cette dernière option du moins pour la section comprise entre le Moulin Neuf et le hameau de Camargues. Ce dernier document mentionne deux voies secondaires sur lesquelles des informations manquent sur l'historique de leur réalisation :

- Route départementale n°12 (de Querbes vers Camarès)

Un procès verbal de l'assemblée provinciale de Haute-Guyenne du 22 septembre 1780 expose les souhaits de la communauté de Pont-de-Camarès concernant l'ouverture d'un accès vers « la grande route » par Caylus et Querbes.

Le compte-rendu décrit également l'avancement des travaux effectués sur le chemin de « Silvanès » vers la même grande route (future route n°5). Ce projet est financé par les Religieux (pour 2500 livres) et par l'intendance de Montauban (7800 livres). Pour être achevé, ce chantier a besoin de 4 000 livres supplémentaires dont 1 000 seront avancées par les Religieux qui promettent de plus de s'occuper de l'entretien futur de cette route. L'assemblée précise : « *Les bains de Silvanès sont d'une utilité reconnue dans tout le royaume, et font la vivification de ce canton* ». Mais les années passent, tout comme l'engouement pour les bains de Sylvanès, et cet axe routier ne deviendra pas une priorité pour les autorités suivantes. Une carte de 1831²⁴ démontre l'abandon de cette option au profit de la route n°12 souhaitée par la population de Camarès.



Carte d'Etat Major réalisée entre 1825 et 1866

²² Cadastre de 1842, Mairie de Montlaur

²³ IGN. Minutes Etat-Major

²⁴ AD 1 S 2-1

