



Jean-Pierre BARRAU

Maire du village de 1995 à 2014

Extrait d'une interview donnée à un journal départemental pendant son mandat

Parti en région parisienne pour exercer son métier de professeur d'éducation physique, Jean-Pierre BARRAU est revenu avec sa femme et ses trois enfants dans son pays natal. Élu maire, il compte bien redonner vie à ce beau village en partie classé par les Monuments historiques.

Qu'elle est la situation de Milhars ?

Milhars est un modeste village mais qui vit bien; il a su garder un certain équilibre avec ses 316 habitants. C'est un village qui a la particularité d'être situé à la périphérie du département, mais moi j'ai tendance à faire le raisonnement inverse et à le considérer comme la porte d'entrée du Tarn !

J'ai vécu vingt-sept ans à Paris et lorsque je rentrais chez moi par la Nationale 20, Milhars était le premier village du Tarn sur ma route. Cela rejoint l'histoire de la commune qui, telle qu'elle est située dans la vallée, a toujours été un lieu de passage. Ce fut d'abord une importante voie romaine qui traversait le village en reliant Albi et Cahors; d'ailleurs, les premiers fondements de Milhars remontent à cette époque. Aujourd'hui la D600 voit passer en été plus de 3 000 véhicules par jour. Ce carrefour fait l'objet de plusieurs projets d'étude, car la commune souhaiterait réduire ce passage mais aussi le rentabiliser. Soulignons enfin que Milhars se trouve à la frontière de trois départements : l'Aveyron, le Tarn-et-Garonne et le Tarn. De ce fait on s'est aperçu que beaucoup de commerciaux choisissaient de s'établir ici avec leurs familles. Ils bénéficient ainsi des infrastructures de la commune tout en exerçant leur activité sur trois départements différents.

Quels sont les autres atouts de la commune?

Milhars est extrêmement riche tant du point de vue historique que paysager. Lorsque je suis revenu vivre ici il y a une douzaine d'années

nous avons créé une association de défense du patrimoine afin de mettre en valeur les biens du village, à la fois la rivière, le château et le vieux bourg qui l'entoure. Jusqu'en 1994 l'usine de ciments Lafarge de Lexos fournissait une vingtaine d'emplois aux habitants de Milhars, dégagait un important écrêtement de taxe professionnelle et faisait tourner les quelques commerces de la commune. Depuis sa fermeture, Milhars a connu d'un coup la sinistrose que d'autres communes avaient jadis dû surmonter avec l'exode rural. Lorsque nous avons présenté une liste aux élections de 1995 et que nous avons été élus, nous avons choisi de réorienter la politique municipale prioritairement vers le tourisme.

Et quelles ont été les actions réalisées ?

Premièrement la valorisation et la rénovation d'anciens bâtiments appartenant à la commune mais aussi la restauration de chemins communaux à vocation pédestre et le nettoyage des berges du Cérou. Pour mieux gérer tout cela nous avons commencé par adhérer à un certain nombre de regroupements de communes : la communauté de communes du causse Nord ouest nous a, entre autres, aidé à l'aménagement du circuit de la vallée de Bonnan et le contrat de rivière Cérou nous a permis d'instaurer le nettoyage du lit des 12 Km de berges ainsi que l'assainissement des eaux usagées. Il était aussi capital de maintenir et de renforcer des services publics de proximité. La municipalité s'est battue, au nom du désenclavement des zones rurales fragilisées, pour que le train «le parisien» ne soit pas supprimé. Il en va de même pour le bureau de poste et pour l'école qui compte désormais une quinzaine d'élèves en classe unique et bénéficie depuis 1995 d'un jardin d'enfants. Pour améliorer les services offerts par ce jardin d'enfants, la municipalité a ouvert un espace de jeux à la fois pour les petits et aussi pour les touristes hors période scolaire. D'autre part, nous avons le souci de soutenir et de dynamiser les dix associations ainsi que des groupes de bénévoles qui ont la charge de fleurir le village, de travailler à l'aire du Cérou ou à l'entretien des chemins communaux. Pour cela nous avons créé une Coordination des Associations et mis gratuitement à leur disposition la salle polyvalente. Dans le cadre du développement touristique nous avons aménagé et amélioré le point d'information touristique, créé (en collaboration avec un privé) un espace d'accueil touristique et enfin restauré quelques bâtiments du Haut Milhars afin d'y aménager des gîtes de caractère pour l'accueil touristique. En effet, cette partie de Milhars, construite autour de son château, fut abandonnée au XVIIIème siècle au profit du village actuel. Ses origines remontent au XIIème siècle. Elle devrait constituer, après aménagement, un pôle culturel très attrayant. On avance petit à petit en mettant les priorités sur

le cadre de vie, l'accueil et le soutien de toutes les initiatives, mais il faut savoir que le maire d'une petite commune comme la nôtre a la tâche difficile. Il n'est souvent pas assez disponible et doit déléguer le travail sans en avoir ni les moyens ni les ressources. Il me semble qu'il y a un trop grand décalage entre les petites et les grandes communes et j'espère que le nouvel aménagement du territoire essayera de le réduire.

Depuis 2014, Jean-Pierre BARRAU tient un blog à l'adresse suivante : <http://lephosphoremilharsais.over-blog.com/>



Jean-Marie MERCADIER

Sonneur de cloches, paysan et poète

Né le 1^{er} mai 1924 et décédé le 31 août 2013, il est inhumé dans le caveau familial du cimetière de Milhars

La Maison de Jean et Germaine Jean et Germaine sont nés à Milhars, lui, le 1er mai 1924, elle, 14 mois plus tard, en août 1925. Leurs parents ont une petite propriété. Leur mère, élevée par ses grands-parents fut placée dans une ferme à l'âge d'onze ans et demi. Elle connaît très tôt le dur travail des champs. Leur enfance se passe à Milhars où Jean et Germaine aident mieux leurs parents à la ferme. Leur maison est située en haut du vieux Milhars, juste au pied du superbe château. Les terres sont toutes autour de Milhars, quelques fois à quelques kilomètres. Jean obtient son Certificat d'études à l'âge de 13 ans. Il se sent plus à l'aise avec les mots de la langue française que le calcul et la résolution de problèmes. D'ailleurs, cela fait plus de 2 ans, qu'il a composé son premier poème sur l'hiver. C'est venu comme ça, tout simplement, mot après mot. Peut-être cela est-il dans les gênes? Il a deux de ses oncles qui sont instruits pour l'époque. D'ailleurs l'un des deux est prêtre et professeur. L'autre, l'oncle Auguste, mort pendant la guerre de 14/18 était lui aussi très instruit pour l'époque. Jean rentre au lycée de Louis Rascol à Albi, dans une section agricole. Il se souvient de M. Allousque, professeur de français, qui ne proposait que des textes ou des poèmes en relation avec l'agriculture. Il se souvient comme si c'était hier d'un poème Belge Verhareren sur la campagne. D'ailleurs Jean ne s'arrête

pas à ses premiers essais poétiques. Toute la nature est source d'admiration et d'inspiration. Les fleurs telles les roses, les saisons avec l'été ou le printemps, les travaux tels que les moissons ont été transcrits en poèmes par Jean. Pour lui, son plus beau est à tout point de vue « crêpuscule ». En rentrant des champs, un soir, la vision du soleil couchant et son panachage de couleurs aussi flamboyantes les unes que les autres, doivent sans problème se retrouver dans un alexandrin. Le poète ne résiste pas à la tentation de l'inspiration. Il est un poète bucolique. Jean mettra de nombreux mois à l'écriture d'un poème sur l'exode des campagnes et le drame de l'agriculture.

Son oncle Marc, prêtre vient proposer à Jean de rentrer au Séminaire. Après réflexion, Jean refuse. Son rêve d'enfant, n'est-il pas de devenir paysan poète ? Aurait-il fait un bon prêtre ? Jean se pose la question sans réellement y répondre. Quelques hectares de terre quelques fois éloignés de 3 ou 4 kms de leur maison, un troupeau de moutons, un peu de vigne et une paire de bœufs, voilà comment se compose leur petite propriété et leur vie. Le petit tracteur acheté par Jean A la fin des années 60, Jean se sépare avec regrets de sa paire de bœufs (Routse et Réguinet), qui d'ailleurs étaient les derniers de Milhars. Le progrès est là. Il achète un petit tracteur «Pony», qu'il a encore. Jean a du mal à s'habituer à ce nouvel engin beaucoup plus bruyant que sa paire de bœufs. Il n'a jamais passé son permis de conduire. Leur mère n'est pas favorable non plus à l'acquisition d'une télévision. Du coup Jean a beaucoup lu. Il a une admiration toute particulière pour Michelet, écrivain et poète. Son atout est d'avoir une excellente mémoire. Jean dit que non, mais il se souvient avec exactitude d'une multitude de dates qui ont jalonné toute sa vie. En Mai 1965, l'Abbé Alberge propose à Jean de devenir carillonneur à Milhars en remplacement d'Alice Bes, gravement malade. Bien avant ce jour-là, Jean avait déjà la passion des cloches. Il adore entendre tintinnabuler la petite cloche des maisonnettes en bordure de la voie ferrée. A partir de 1983, il sonne l'angélus de midi. C'est pour lui un moment privilégié. A midi, la campagne s'arrête... C'est l'heure d'interrompre le travail, de manger, de prendre un petit moment de détente... Jean est heureux de sa nouvelle fonction. Depuis quelques années, parce qu'il n'habite pas tout près de l'église, Jean ne peut plus sonner l'Angélus. Par contre, quand il y a un décès, c'est lui qui sonne le glas – trois coups pour un homme, deux coups pour une femme, le tout intercalé d'un petit coup de cloche. Il continue tout de même à sonner pour les messes dominicales, les baptêmes et les mariages.

Quant à Germaine, elle est restée toujours au côté de son frère. Ils se sont tous les deux occupés de leur mère, décédée en 1985 à l'âge de 90 ans. Elle a beaucoup lu, elle aussi. Mais elle a également écrit. Un petit recueil sur la vie des femmes autrefois à Milhars. « Même si on vivait soi-disant mieux, tout n'était pas rose ». Jean est inquiet pour les agriculteurs d'aujourd'hui et les soutient dans leurs revendications. Il fait une analyse juste de leur situation et de la nouvelle politique agricole. Avons-nous des soucis à se faire pour l'avenir ? Sans être devin, Jean est optimiste. Chaque fin et début de siècle amènent une période de calme favorable. Jean repasse en mémoire, les trois dernières fins de siècles. Après, il peut se passer de grands événements. Il ne sait pas. Certains savants vont trop loin dans leurs manipulations génétiques ou autres... « Nous venons de vivre une période riche en tout point de vue, modernisation, liberté, évolution matérielle et intellectuelle. Tout est allé très vite après la dernière guerre mondiale, peut-être trop vite. Certaines personnes n'ont pas pu suivre » dit Jean. Mais est-ce bien important ? Jean et Germaine vivent simplement et heureux dans leur petite maison au pied du château. N'est-ce pas le plus important.



Yves SEGONDS

constructeur d'ULM qui nous a tragiquement quittés en 2003

The Master Builder of Model Airplanes By Brad Spurgeon International (Herald Tribune, 1995)

"When I fly the big airplanes my knees tremble," said Yves Segonds. It has nothing to do with fear of flying for the 57-year-old man who has been in a real airplane only four times in his life. No, he is referring to radio-controlled model airplanes that are piloted from the ground, which he has a passion for building. His have won prizes from model airplane associations, are imitated by other constructors and have appeared on France's Ushuaia adventure television program. "I like to make airplanes that are different from what everyone else

does," said Segonds, at his home in the village of Milhars in southwest France. He builds them not from diagrams, but from photographs of the originals. A high point came in 1992, when he built the largest four-engine model airplane in Europe, his Lockheed Orion P-3C, a U.S. land-based maritime patrol and anti-submarine warfare aircraft first flown in 1968. The model weighs 21 kilos (46 pounds), has a wing span of 3.25 meters (about 10 feet), and was timed by the Fédération Française d'Aéro-Modélisme flying at 150 kph (94 mph). Segonds is proudest, however, of his Grumman E-2C Hawkeye early warning and control aircraft. It is the kind of radar airplane the U.S. Navy used during the Gulf War, with its distinctive round dish above the fuselage. "I've never seen an airplane fly the way that one does," he said of his model, which made the cover of RCM (Radio Commande Magazine). "It does rolling, looping, flying on its back for 200 meters, one meter from the ground. But it will not accept engine failure. The moment an engine cuts, it rolls onto its back and dives to the ground." The plane crashed three times and he rebuilt it each time. He is obsessive about details. The Hawkeye's dish radar rotates during the flight, like the original. His landing carriages descend slowly, never just springing out. He builds everything himself, radio control equipment included, and it costs him very little, since he uses anything on hand, like old bicycle spokes for the landing gears. All he buys are the engines and propellers. Segonds made his first airplane in 1950 from wood of the Aveyron region, where he was born.

I made a glider from a diagram that I found in a magazine when I was 12. On the first launch it crashed horribly. The wood was far too heavy. I had absolutely no idea how to make a model." He buried the idea and went to work in a string of jobs, from which he would pick up skills that would eventually go back to airplane making. Like working with fiberglass when he was foreman at an air conditioning company. In 1965 he made what he calls his "first true model," the kind attached to cables. "It was made from a kit with pre-cut wood. Then I made one myself from a block of wood that I

hollowed." He continued for a couple more years, then stopped, bringing his wife and four children to Paris where he took a night course in electronics in 1971 in order to build his own stereo equipment. "I learned to make radio controls, then I started making airplanes again in order to put the radio control equipment in them." He has no idea how many model airplanes he has made. "I know that for three or four years I worked on them for 10 hours a day," he said, in addition to his day jobs. The watershed year was 1986, when he met René Lempereur, who was president of the

model club to which Segonds belonged. Segonds visited him in his atelier and saw on the wall a photograph of the Avteck-400 and offered to build it. "One week later I came with the fuselage under my arm, completed. And so we started our team, I the constructor, he the pilot." The team lasted until Segonds took early retirement from his day job in 1993, bought a stone house in this village of 300 people, and decided to move from model airplanes to the real thing. "After I built the biggest model, someone else made a six-engine plane. After that I wanted to make one with 12 engines. Then I stopped because I thought, 'No, it's pointless.' Just to show that I could make one that was bigger than everyone else's." So he decided to build an airplane in which he could fly himself. He chose an unusual one.

It is called the Pou-du-Ciel (literally, Sky Louse), and was first built in the early 1930s by a French aviator named Henri Mignet. It was one of the first airplanes cheap enough to be built by the common man and was one of the first ultralights, which is the kind of flying permit that Segonds is required to pass to fly it after he finishes the plane this fall. "I wanted an ultralight that looked like an airplane," he said, "rather than these ugly looking little contraptions out of tubes and canvas. The most interesting part of the construction process for me is the gluing together of pieces of wood." Will his knees tremble when he flies aboard the Pou-du-Ciel? "I don't think so. It's more for the airplane than for me."

Rapport du BEA relatif à l'accident d'Yves Segonds survenu le 10 décembre 2003 à l'ULM identifié W73-KC

Événement : prise en compte insuffisante des conditions de décollage du jour, non décision d'interrompre le décollage.

Cause : indéterminée.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Mignet HM 293 "Pou-du-Ciel".

Date et heure : mercredi 10 décembre 2003 à 16 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : Milhars (81).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 65 ans, UL de 1996, expérience inconnue.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 180 à 220° / 03 à 05 kt,

CAVOK, température 11 °C.

Circonstances

Après environ une heure de vol, le pilote effectuait, à proximité de sa plate-forme ULM, plusieurs virages de trois cent soixante degrés au-

dessus de la ferme d'un ami et le salue de la main. Ce dernier le voit ensuite se diriger vers l'approche finale de la plate-forme, comme il l'avait déjà vu faire de nombreuses fois. Il explique que le régime du moteur et la trajectoire de l'ULM lui paraissent normaux, puis soudainement, à une hauteur de quatre-vingts mètres environ, l'ULM pique vers le sol en s'inclinant à gauche et s'écrase à quatre cents mètres de l'entrée de piste. L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement antérieur à l'accident. Le HM 293 est un aéronef qui n'effectue pas d'abattée lorsqu'il atteint l'incidence de décrochage. Sa mise en piqué ne peut être provoquée que par une action vers l'avant sur le manche. L'enquête a permis d'établir que le pilote était atteint d'une affection à l'origine de troubles de l'équilibre. L'existence de ces troubles s'avère incompatible avec une aptitude au vol mono pilote. Cependant, le pilotage des ULM n'est soumis à aucune aptitude médicale. Il n'est toutefois pas possible d'affirmer que ce trouble est la cause de cet accident.



Pierre PAILLAS

Participant au rallye-raïd Paris-Dakar en Janvier 2002 et Janvier 2004

Maire du village depuis mars 2014

En Janvier 2002 et Janvier 2004, Pierre Paillas a participé au rallye-raïd Paris-Dakar. Sa moto portait le numéro 81. Ce n'est pas un hasard car c'était aussi le numéro de son département : le Tarn. Pierre Paillas et sa famille habitent Milhars depuis une vingtaine d'années. Il s'est efforcé tout au long des interviews données à la presse et à la télévision de parler de notre village. Malheureusement, ces deux tentatives se sont soldées par des échecs.

Mais le rêve qu'il a suscité chez nous lors de sa préparation et lors de ces deux aventures sont des souvenirs inoubliables.

Article paru lors de sa première participation : Comme 40% des engagés, Pierre PAILLAS a participé pour la première fois au rallye-raid Dakar 2002. Ce motard local s'est élancé au départ avec le n° 81 sur une Yamaha 660 XDTZ. Pierrot a fait partie des novices et des bizuts (surnommés "les poireaux" tout comme l'était dans cette édition Johnny Hallyday) et a reçu le baptême du feu le 29 décembre 2001 à Arras, villa départ. Il avait bénéficié d'un entraînement sérieux et assidu de 2 mois sur le circuit de Château Lastour dans les Corbières afin de se préparer au mieux aux spécificités de cette course d'endurance. Esprit d'entreprise, challenge dans une compétition sportive au plus haut niveau, désintéressement financier personnel, conciliation d'une passion, d'une vie professionnelle et d'une vie familiale, d'une action humanitaire (malgré les détracteurs) puisque par une action volontaire et personnelle, un lot important de fournitures scolaires sera remis aux enfants d'une école de Dakar. Autant de valeurs et de symboles forts qui ont fait que de nombreux milharsais, amis ou simplement résidents de sa commune, l'ont accompagné tout au long de son périple. Fortement attendue et commentée dans les chaumières milharsaises au soir de chaque étape, cette performance s'est malheureusement terminée de façon précoce le jeudi 3 janvier 2001. En voulant éviter un motard, Pierrot a dû faire un écart et a été blessé dans une chute. Malgré le courage, la volonté et la ténacité qui le caractérise celui-ci a dû renoncer à poursuivre cette édition 2002 du rallye. Cependant, cela n'a pas empêché l'aboutissement de son action humanitaire et nous savons tous que l'aventure n'est pas finie...

Article paru lors de sa seconde participation : Pas de chance pour le motard tarnais Pierre Paillas qui a été renversé par un camion au cours de l'étape de lundi, qui menait les concurrents à Ouarzazate. Contusionné et moto hors-service, il a été une nouvelle fois contraint à l'abandon. Pour sa seconde participation au Paris-Dakar, le motard de Milhars est poursuivi par une noire malchance. En effet, tout comme lors de sa première participation, Pierre Paillas a été contraint à l'abandon dans l'étape menant les concurrents à Ouarzazate, dans le sud marocain. Mais alors qu'il y a deux ans il avait chuté pour éviter un autre motard en perdition sur la piste, se blessant contre un rocher, cette fois le motard tarnais a été percuté par un camion qui le doublait. Pierre le vit arriver et se serra sur la gauche de la piste, pourtant large à cet endroit. Mais le pilote du camion évalua mal sa trajectoire et il percuta l'arrière de la moto du Tarnais qui chuta. Contusionné, Pierre se releva aussitôt en pestant. Voyant qu'il n'était pas gravement touché, l'équipage du camion ne daigna même pas s'arrêter, ce qui lui valut d'être mis hors course à la fin de l'étape par les organisateurs. Meurtri dans sa chair autant que

dans sa tête, Pierre Paillas fut transporté au centre hospitalier de Ouarzazate, d'où il ressortit quelques heures plus tard. Le Dakar 2004 s'est donc une nouvelle fois achevé prématurément pour le Tarnais qui espérait bien rejoindre la plage sénégalaise.