

**Mémoire pour servir l'histoire de LEXOS en TARN et GARONNE
(dans le triangle ARNAC, MILHARS, VAREN) situé aux confins:**

des pays des Celtes et des Ibères,
 puis des pays des Tectosages, des Cadurques et des Ruthènes,
 puis des royaumes d'Austrasie, d'Aquitaine, et Wisigoths
 puis de l'Albigeois, du Quercy et du Rouergue,
 puis du Languedoc et de la Guyenne,
 et aujourd'hui du Tarn, du Tarn et Garonne et de l'Aveyron dans Midi Pyrénées.



Carte des divisions provinciales et des localisations des peuples dans l'Aquitaine gallo-romaine.

Un lieu de carrefour et de franchissement de l'Aveyron :

Le lieu-dit qui nous intéresse, est situé sur la commune de VAREN, dans le département du TARN et GARONNE, sur la rive droite de l'AVEYRON. Il est de nos jours appelé LEXOS le BAS pour le différencier du bourg où se trouve implanté la gare S.N.C.F. et une ancienne cimenterie. Sur la rive gauche se trouve l'autre lieu-dit de LIZOULE dans le département du TARN et sur la commune de MILHARS où passait une ancienne voie romaine reliant l'ALBIGEOIS et le TOULOUSAIN au QUERCY et au ROUERGUE.

Cette voie ancienne traversait l'AVEYRON par un gué en un lieu appelé au XIIIème siècle LEXOL, LETZAS en 1349 et LETXAS au XVIème siècle. Un tel franchissement était un obstacle difficile suivant les conditions climatiques et il est probable qu'un bac devait aussi faciliter le passage lors de la montée des eaux. (La construction des ponts remonte à 1862 pour le train et 1876 pour la route ; le gué était situé au niveau de la chaussée des 2 moulins de Lexos le bas et Lizoule)

Avant l'arrivée des romains, les Celtes Ruthènes qui occupent l'Albigeois ont établi des voies de communication. Pour guider les tribus à travers les sombres forêts ils dressèrent des menhirs sur les voies de crête et que l'on retrouve aujourd'hui sous les vocables « Peyrelongues » ou « Peyrecourt ». (Pour mémoire notons 2 dolmens à Milhars, 3 à Marnaves, 1 à Roussayrolles, 1 à Vaour, 1 à Tonnac, 1 à Alos, 1 à Vindrac).

Les voies gallo-romaines ont repris ces tracés de voies celtiques pour les transformer en chaussées de conquérants, rectilignes, sans détour et évitent les pentes trop raides. Bien évidemment, il faut quitter ces crêtes pour passer les rivières à gué où sur un bac, en prenant des chemins ou drayes tracés par l'homme ou le bétail et jalonnés par des points d'eau, de défense ou de regroupement et d'activités artisanales (ateliers de tegulae à Sommard et Virac, verrier à La Fenayrié près de Laparrouquial).

Une ferme de l'époque celtique est attestée à Arnac (Al Claus) sur la rive droite de l'Aveyron.

Les photos aériennes de MILHARS font apparaître l'emplacement d'une construction de l'époque romaine confirmée par les poteries que les labours ont permis de remonter.

De nombreuses implantations romaines sont à signaler comme sur ROUSSAYROLLES à « la Clavillières », LOUBERS « fanum », VINDRAC, LABARTHE BLEYS à « Clapiès », ARNAC au Claus, étuve de villa romaine à ALAYRAC et évidemment MILHARS. La conquête romaine s'appuyait sur les lieux où étaient implantés des oppida ne serait ce que pour des problèmes de ravitaillement et par le soutien de la population locale; l'existence d'un « camp-bas » au pied de ce qui aurait pu être un oppidum laisse supposer une présence de vie organisée par les Celtes puis par les Romains sur le site de Milhars. On retrouve le lieu de « Grand-camp » du côté de Grézelles.

C'est à cette période que sont créés de nombreuses « villae » qui étaient des domaines agricoles travaillés par des esclaves. Essentiellement culture du blé, du millet et seigle à Lacapelle Ségalar. Sont attestées celles de Sommard et Monestiés au lieu dit Raoul.

C'est pour acheminer toutes ces productions vers les villes du Nord comme du Sud que les Romains mirent en place de nombreuses voies de communication.

MILIACUM appartient à la « CIVITAS ALBIENSIUM » région gallo romaine de l'Albigeois.

Une voie romaine passe par MILHARS permettant les communications entre BAETERAS (devenue BEZIERS), l'Albigeois, le Toulousain et le Quercy vers DIVONA (devenu CAHORS), par les gués du CEROU et de l'AVEYRON.

Comme l'écrit Edouard DEZES dans sa notice historique et archéologique sur VAREN, « il y a cependant autour de VAREN des chemins qui remontent à une haute antiquité. Les noms de MILHARS d'ESCARS, de MILHARS d'ALBIGEOIS, sont la preuve que les Romains avaient planté des bornes milliaires jalonnant leurs voies de communication. Dès la République, les Romains érigent des bornes le long des routes qu'ils fréquentent afin d'en marquer les divisions. Ces bornes sont façonnées dans des blocs de pierre locale et se présentant sous la forme d'un fût cylindrique. Leur hauteur variant de 1,50 à 4 m. Ce nom de borne milliaire vient de miliarium, l'unité de mesure romaine équivalent à 1481,50m soit 1000 pas (le pas valant 5 pieds, soit 1,48m). La borne comporte généralement dans sa partie supérieure le nom de l'empereur sous le règne duquel ont été effectués les travaux. Ces bornes ont été retrouvées en remploi dans les constructions d'habitations.

Les plus anciennes de ces voies paraissent être celles qui, par la côte de MIRANDE, se dirigent, l'une en suivant la crête, vers le QUERCY, l'autre vers le PUECH d'ESCARS et le ROUERGUE et qui mettaient en communication ces deux provinces avec l'ALBIGEOIS. Il y avait aussi, dans une autre direction, les chemins de St ANTONIN dont les vestiges se voient au CAMI des ORTS, à travers les jardins. »

Entre Aveyron/Viaur et Cérou dans le Cordais, se croisaient les chemins en direction de Gaillac/Toulouse, Brive/Limoges, Rodez, Cahors, Montauban/Bordeaux, Albi/Méditerranée :

Dans l'histoire du pays albigeois parue dans la revue du département du TARN de 1876, il est signalé que **la voie narbonnaise** sortant du port d'Albi, se dirigeait vers LA DRECHE, passait près de CAGNAC (autre lieu dit MILHARS) et **allait rejoindre** à MONESTIES **le grand chemin de TOULOUSE à RODEZ** pour franchir le Cérou puis le Viaur au pont du Cirou. De MONESTIES, la voie vers le QUERCY empruntait la vallée du Cérou jusqu'après SALLES pour remonter vers LAPARROQUIAL, SOMMARD et La Colombarié pour traverser l'AVEYRON à MILHARS/LEXOS et prendre la direction de CAHORS. Pour ceux qui se dirigeaient vers FIGEAC-BRIVE le franchissement de l'AVEYRON se faisait à LAGUEPIE ou VAREN.

Un premier grand chemin partait de Gaillac et passait par Vieux, Itzac, Alayrac et remontait sur Mouzieys, Sommard pour redescendre sur Laguépie pour aller vers Brive ou depuis Campes rejoignait Monestiés pour aller sur Rodez.

Un deuxième grand chemin de l'époque romaine partait de Gaillac pour aller à Rodez et passait par Sénouillac, Fayssac, au pied de l'église de Lincarque, à l'ouest de Larroque et de La Barthe sur Castanet, franchissait la Vère au Nord de Villeneuve, passait à la Gardelle, évitait par le sud de Milhavet et Virac, passait entre Combefa et Saint Hippolyte pour rejoindre Monestiés et allait franchir le Viaur au Pont de Cirou.

Un autre tracé de la voie romaine reliant Béziers à Cahors la fait entrer dans l'Albigeois à Alban, évite Albi en passant vers Ambialet pour y franchir le Tarn et rejoint par la crête CAGNAC puis MONESTIES.

Les différents chemins et voies à partir de LEXOS vers le Rouergue:

Examinant la topographie des lieux, LEXOS est bien le passage parfait pour franchir l'AVEYRON en un endroit où la vallée est relativement étroite, avec le rocher qui le surplombe sur la rive droite à 277 m et sur la rive gauche la crête des graves à 151 m. Les maisons se trouvent à 132 m dans une zone inondable avec de forts courants en temps de crues.

Par ce gué et bac on accède à 4 voies anciennes:

- 1) **le Cami Roumieu** venant du ROUERGUE depuis CONQUES par MALEVILLE, Le MAURON, SANVENSA, LA FOUILLADE, NAJAC, La SALVETAT des CARS, St VINCENT de VAREN, gués de l'Aveyron à LEXOS. Il était possible de rejoindre LAGUEPIE (par LEZ) qui mettait en relation avec la draye des Auvergnats.

- 2) **La draye des Auvergnats** reliait l'Auvergne au Midi toulousain et permettait le transit des bestiaux et des productions textiles (toiles de chanvre, draps,..) Elle passait depuis FIGEAC, par CAPDENAC , ASPRIERES, SALLES-COURBATIERES, St REMY, VEUZAC, VILLEFRANCHE, SANVENSA, LA FOUILLADE, St ANDRE de NAJAC, LAGUEPIE [ou LA GARDE VIAUR (gué du Viaur), MONESTIES, SALLES (gués du Cérou)] , le Cordais puis le Gaillacois. Ce fut une voie commerciale majeure depuis l'Antiquité et amena une certaine prospérité dans tout le Bas Rouergue. De nombreuses familles féodales s'y installèrent puis au XIIIème siècle, des bastides confortèrent cet axe marchand.

- 3) **L'estrade RODANEZE** rejoignait St ANDRE de NAJAC en partant de COSA et passant par REALVILLE, St CIRQ, St ANTONIN, PEYREGUES, GAUTIER, LA VAISSIERE, CARRENDIER, VERFEIL, PAULHAC-LA CONTIE VILLEVAYRE ou ALZONNE- ST MARTIAL, LA SALVETAT des CARTS, NAJAC, LA FOUILLADE. Il était alors possible d'aller à RODEZ en empruntant l'ESTRADE RODANEZE qui passait par ST ANDRE de NAJAC, LESCURE JAOL, LACAPELLE BLEYS, RIEUPEYROUX et COMPOLIBAT pour rejoindre la

voie romaine de RODEZ à COSA (près de MONTAUBAN). Cette voie romaine partait de COSA, se dirigeait vers CAUSSADE, CAYLUS, LA BARRABIE, PARISOT, VAILHOURLES, LA BASTIDE CAPDENAC, VILLEFRANCHE..

La **voie romaine RODEZ – CAHORS** passait plus au Nord depuis RIGNAC par ESPEILHAC, St IGEST, VILLENEUVE, Ste CROIX, MARROULE., MARTIEL, LARAMIERE, BEAUREGARD, VARAIRE.

- 4) une autre venait du QUERCY par la vallée de la SEYE, PARISOT, BEAULIEU, VERFEIL puis ARNAC.

Une voie probablement en crête le long de la vallée de la SEYE assurait la liaison par le gué de LEXOS avec les voies suivantes:

- celle venant de TOULOUSE, GAILLAC, le contournement de la GRESIGNE par l'Est, TONNAC, ROUSSAYROLLES et MILHARS par la crête Est de la vallée de BONNAN..

- enfin celle de l'Albigeois par La Colombarie, LA CAPELLE SEGALAR, LAPAROUQUIAL, qui rejoint la vallée du CEROU à MONESTIES.

Ce sont des tracés principaux en particulier la liaison BEZIERS vers CAHORS qui franchissait l'AVEYRON par le gué de LEXOS, car il y en a bien d'autres, plus secondaires et qui évoluèrent en fréquentation dans le temps.

Proche de LEXOS et à peu près à égale distances, 3 lieux à l'époque romaine devaient assurer le contrôle et la maintenance de gués sur l'Aveyron en amont du confluent avec le Cérou; ce sont MILHARS, ARNAC, et VAREN..

Les noms de nos terroirs ont tous leurs histoires qui apportent un éclaircissement sur leurs origines ou que l'on devine; suivant l'avis d'initiés faisons un peu de toponymie:

- MILHARS doit son nom à l'emplacement en un lieu d'une borne milliaire. Vers 655 c'est MILHACUM, puis en 972 c'est MILIARES, en 1259 MILLARS, en 1414 MILHACIO.

- LEXOS on l'a vu est appelé LEXOL au 13^{ème} siècle et LETXAS en 1349 (à prononcer LETSOS), il provient de la réduction d'un LETANOS connu pour avoir une origine gallo-romaine et « anos » serait ajouté à un nom de personne, « os » pourrait représenter le suffixe gascon dérivé de « acum » signifiant propriété à ... ou encore un dérivé de l'ancien français LEZ SOZ c'est à dire en dessous, soit un gros village proche de la route ancienne.

En 1495 on trouve dans un acte notarié à Cordes, le nom de LETZANIS ou LETZAS.

Peut on aussi envisager à une mauvaise graphie de LETRAZ signifiant l'estrade ou strada : route ?

LEXOS prend son orthographe actuelle avant le XV^{ème} siècle. Le préfixe Lex qui veut dire loi, laisse envisager d'autres explications.

- LIZOULE sur la rive gauche au confluent du CEROU est un nom que l'on retrouve aussi sur la rive droite au confluent de la SEYE; il vient de Linsoule, Insula ou île et signifie un terrain triangulaire formé par les rivières avec l'AVEYRON.

Avec le talus et les piles du pont construit pour la ligne de chemin de fer, les biefs des deux moulins implantés sur les rives gauche et droite et les piles du pont routier, les courants ont été modifiés et la perspective sur l'aval bien changé; mais il existe toujours aux confluent des deux rivières du CEROU et de la SEYE, un dépôt de matériaux charriés constitués de sables, de graviers et de cailloux formant une île ou un delta.

-Plus en aval, sur la rive gauche, face à ARNAC et la SEYE, sur une photographie aérienne, on peut repérer ce qui pourrait être d'anciennes fondations d'habitation datant de l'époque romaine d'après les objets que son propriétaire a pu remonter lors de labours.

Un habitat de l'époque néolithique puis romaine est attesté au Claus à Arnac sur la rive droite de l'Aveyron.

- ARNAC. Les noms en -ac trahissent encore aujourd'hui les origines gallo-romaines où étaient implantés de grands domaines producteurs de céréales. Les vieux titres latins l'appellent ARNACUM.

Le 17/08/818 le nom d'ARNAC apparaît dans un acte confirmant au monastère de Saint Antonin la possession de l'église de Saint Jean d'ARENAS. Puis en 1152 et 1208 on retrouve le nom d'ARNAC dans divers actes concernant des biens appartenant à l'église et aux bourgeois de Saint ANTONIN. Trois siècles plus tard le titre de cette église était Sainte Eulalie d'ARNAG puis Sainte Eulalie d'ARCHIAC.

Les corrections, déformations ou fautes transmises dans les textes sont parfois troublantes; avec l'emprise du français sur les appellations méridionales, la confusion s'amplifie. Une étude est toujours évolutive et nous attendons de meilleures explications. Ce que l'on peut affirmer, c'est l'existence, en ce lieu qui nous intéresse, d'un carrefour de voies anciennes avec le franchissement d'une rivière qui reçoit les eaux de 2 autres (CEROU et SEYE) et cela depuis 2 millénaires comme le témoigne les noms et le rappel de quelques faits que nous mentionnions et comme pouvant venir de pères à un complément de recherches.

L'espace entre Arnac et l'Aveyron est chargé d'histoire. Une route partant de Parisot arrivait aux Condamines. Un lieu dit « le bateau » sur la rive gauche de l'Aveyron, arrivait le sel provenant de Cordes. C'est au carrefour avec la route de Saint Antonin à Laguépie que passait un chemin de Saint Jacques de Compostelle où une description sur une vente par adjudication à Laumière en fait foi. Le bâtiment de Laumière est un ancien relais pour les pèlerins se rendant à Toulouse. A Verfeil les pèlerins retrouvaient la route de Saint Antonin à Rodez. Laumière possède un linteau de portail d'écuries avec le monogramme du Christ et la date 1688 . Le rez de chaussée est un ancien bastion du 14^{ème} siècle chargé de la défense de la vallée de la Seye. Les murs sont percés de 3 meurtrières et ont une épaisseur d'environ 70cm. A quelques centaines de mètres en amont de son embouchure, la Seye passe sous un pont abandonné qui autrefois a pu être emprunté par les pèlerins.

En l'an 655, DIDIER évêque de CAHORS, décède en pays albigeois (il devait gérer des biens pour le pouvoir royal détenu par les mérovingiens puisque d'après le traité d'ANDELLOT en 587, ALBI et ses territoires sont rétrocédés à CHILDEBERT II) et son corps est transporté sur un brancard dans le QUERCY pour y être inhumé. Il emprunte donc la vallée de la SEYE puis passe à PARISOT, BEAUREGARD. Il est accompagné de tout un peuple qui l'apprécie en tant que père et puissant protecteur.

Dans l'histoire générale du Languedoc de Dom Claude de VIC et Dom VAISSETTE, il est mentionné qu'à leur arrivée à MILHACUM, vers les frontières du ROUERGUE et du QUERCY, une possédée du démon fût délivrée par l'intercession du saint à son passage.

On remarquera une grande concentration de piété religieuse dans le secteur de NAJAC, la SALVETAT des CARTS, VILLEVAYRE (Saint Didier de Langres), St EUTROPE, St MARTIAL, St Vincent de VAREN (Chancelade) où de nombreux pèlerinages étaient effectués pour la vénération de reliques, de saints guérisseurs, de sources ou fontaines miraculeuses. Cette zone de religiosité populaire plaide en faveur de l'existence de chemins très fréquentés par de nombreux pèlerins dont certains se dirigeaient vers COMPOSTELLE.

- Au VIII^{ème} siècle, les musulmans pénètrent en ESPAGNE et la progression est rapide durant les premières années. Un siècle plus tard l'idée de reconquête apparaît dans les régions des ASTURIES et de GALICE relativement épargnées par les MAURES, malgré quelques incursions passagères. Apparaît alors le culte de Saint Jacques dont le corps est supposé reposer à COMPOSTELLE. Dans l'EUROPE, les pèlerinages s'organisent et c'est le début d'un déferlement de pèlerins venant de toute l'EUROPE qui prennent les chemins pour se rendre à COMPOSTELLE dans le finistère galicien.

Parmi les premiers pèlerins, on trouve l'évêque du PUY qui fit le chemin en 951, 10 ans avant le comte de ROUERGUE qui lui, fut assassiné au cours de son voyage.

Parmi les 4 grands itinéraires majeurs qui convergeaient vers les cols de SOMPORT et de RONCEVAUX, la route du PUY est intéressante car depuis CONQUES, il y a une voie qui prend plus au sud et qui se dirigeait vers TOULOUSE (Saint SERNIN) par VILLEFRANCHE.

On signalera la présence d'une dévotion à Saint Jacques à ROUSSAYROLLES. Ainsi le gué de LEXOS devait-il être répertorié comme point de franchissement de l'AVEYRON et du CEROU et permettre de remonter la vallée de BONNAN. VAOUR disposait d'une commanderie qui assurait un contrôle des chemins jusqu'à LIVRON et MONTRICOUX qui ouvrait la voie vers MOISSAC.

On peut imaginer que les troupes de Simon de MONTFORT ayant ravagé le château de Saint Martin LAGUEPIE vers 1212, franchirent l'AVEYRON au gué de LEXOS pour aller sur Saint ANTONIN par la rive droite. En effet des verrous rocheux sur la rive gauche empêchait toute circulation par les berges.

Au IX^{ème} siècle, la tradition attribue à Géraud comte d'AURILLAC (né à AURILLAC en 855 et décède à St CIRGUES près de FIGEAC le 13/10/909 et son corps sera transporté et inhumé à AURILLAC) la fondation du monastère des bénédictins à VAREN autour duquel s'est groupé le village. Géraud deviendra Saint et aussitôt honoré d'une notoriété sans avoir été clerc, évêque, abbé ou ermite et sans avoir subi le martyre. Le monastère de VAILHOURLES dans l'Aveyron, les paroisses de Saint Martial en Tarn et Garonne (commune de Varen), de TONNAC et ROUSSAYROLLES ont été possessions des moines d'Aurillac ainsi que BRUNIQUEL (82), PUYCELSI (81) et SAINT SULPICE (81) sur le chemin Aurillac-Figeac-Gaillac-Toulouse.

En ESPAGNE sur le « chemin français » à la limite du pays de LEON et de la GALICE à CEBRERO, il y avait un monastère qui dépendait de Saint GERAUD d'AURILLAC et aux environs un hospice pour les anglais. On en garde toujours le souvenir.

Vers l'an 900, lors du développement des abbayes, les terres d'ARNAC étaient sur le territoire de Saint-Antonin issu du district administratif de CONDATES sur les terres du Comte de ROUERGUE. Ce district constituait une marche semblable à une viguerie. Il est à peu près certain que son nom de CONDATES s'appliquait à des localités placées sur des confluent avec l'Aveyron (Bonnette, Seye, Bonnnan, Cérou, Baye, Viaur). Saint-Antonin abritera un atelier monétaire à l'époque mérovingienne. Sa circonscription constituait une sorte de marche avancée à l'ouest du Rouergue, entre le Causse et la forêt de la Grésigne.

Les paroisses de Quergoalle, Carrendier, Arnac, Saint Grégoire (Lexos) faisaient partie des possessions de l'abbaye de Saint-Antonin (mentionné en 819 et 1208).

Vers 1208 le « masage del Cluzel » et ses appartenances jusqu'à ROUSSAYROLLES, cinq « masages » proche de BONNAN, l'église de PECHRODIL, de NAJAC appartiennent à l'église de Saint-Antonin.

- En 1152 apparaît à ARNAC un foyer d'hérésie cathare. Les seigneurs laïques s'emparent des biens et revenus des églises qui retournent au monastère de St Antonin.

Au XI^{ème} siècle, l'église porte le nom de Ste Eulalie d'Arnag et en 1184 de Ste Eulalie d'Archiac; le monastère de St Antonin en étant toujours possesseur.

- En 1208 ARNAC et le hameau de LEXOS appartiennent à la ville et aux bourgeois de St Antonin.

C'est en 1222 après la fin de la guerre dite des albigeois, qu'est créée une communauté à CORDES, pour rassembler dans la bastide que l'on connaît, les populations en errance dans la région. Ce sera aussi le cas en 1249 pour la création de la bastide royale de VERFEIL. Cette réorganisation est une réussite et à partir de cette période un nouveau tracé secondaire se crée de LAGUEPIE à CORDES avec un accueil des pèlerins.

On citera la présence de paroisses aujourd'hui disparues et dédiées à Saint Jacques près de MARAVAL et dans la forêt de GREZELLES.

Un pont doit avoir été construit sur le VIAUR à LAGUEPIE puisqu'un péage est mentionné sur un acte en 1260; un trafic semble ainsi orienté sur cette voie alors qu'un gué subsiste sur l'AVEYRON où un pont n'y sera construit qu'en 1858 pour accéder à la gare du chemin de fer.

Il est donc probable qu'au XIII^{ème} siècle le gué de LEXOS est moins fréquenté par les pèlerins.

En 1253 un titre énumère en détail les dépendances de la ville de St Antonin qui mentionne le village de LEXOS comme relevant du Roi, de la ville, du monastère et de seigneurs.

En 1349 ARNAC, LEXOS et VAREN font partie du bailliage ou viguerie de NAJAC en ROUERGUE.

En 1430 et 1445 Jean de RABASTENS se qualifie seigneur d'ARNAC, de LEXOS et de BLEYS.

En 1465 dans un nobiliaire de CAYLUS il est noté que pour se protéger des extorsions des bandes de routiers démantelées depuis le traité de PARIS, on voit encore des meurtrières dans certaines maisons qui formaient le mur d'enceinte du hameau de LEXOS du côté de la rivière.

En 1486 c'est Huc de RABASTENS qui se qualifie seigneur de LEXOS et BLEYS.

En 1500 Antoine de CAZILLAC est seigneur et baron de MILHARS et de LEXOS.

En 1540 Hélipx et Fines de RABASTENS possèdent la seigneurie de LEXOS.

Lorsque Elix de RABASTENS vendit en 1547 une moitié de sa maison à Cordes (celle que l'on appelle du Grand Veneur) maison ayant appartenu à ses parents, le notaire, pour bien préciser, indiqua que cet immeuble était connu sous le nom de maison de LETZAS (LEXOS).

ARNAC et LEXOS eurent à souffrir des attaques huguenotes de Saint ANTONIN ou VERFEIL, mais la population resta fidèle au pouvoir royal et à la religion catholique.

En 1598 Nicolas de RABASTENS est seigneur de LEXOS et de BLEYS, co-seigneur d'ARNAC.

En 1599 Charles de CAZILLAC seigneur de MILHARS achète la seigneurie de LEXOS et une partie de celle d'ARNAC.

Au XVII^{ème} siècle, les prieurs d'ARNAC desservent le hameau de LEXOS.

En 1633 François II de CAZILLAC, le seigneur et baron de MILHARS est très entreprenant et considéré comme un bienfaiteur. Il construit le château dans l'état où nous le voyons aujourd'hui et MILHARS est érigé en marquisat en 1653. Il a ARNAC et LEXOS dans ses dépendances avec un bac, avant 1679, ainsi que plusieurs petites industries tirant leurs énergies avec le fil de l'eau; il édifie des moulins avec leurs chaussées. Il a le four banal et se titrait de haut et moyen justicier d'ARNAC.

En 1687 François de VOISIN, seigneur de FENEYROLS et QUERGOAL se qualifie de seigneur d'ARNAC.

En 1789 Clément Jean REY de Saint GERY marquis de MILHARS est le seul recevable du titre de seigneur d'ARNAC.

Après la révolution et l'écroulement de l'organisation royale de la société, les départements sont créés en 1790 et LEXOS appartient au canton de VAREN qui réunit 3407 habitants dans le département de l'AVEYRON.

L'arrêté du 28 novembre 1801 réduit le nombre de cantons et celui de VAREN fut supprimé (comme pour MILHARS). ARNAC, LEXOS, VAREN sont englobés dans le canton de St ANTONIN.

En 1808 le département du Tarn et Garonne est formé par démembrement des départements limitrophes; le canton de Saint Antonin qui inclue LEXOS est retiré du département de l'AVEYRON.

En 1873, la population se trouvant éloignée de leur paroisse de St GREGOIRE, demande qu'une chapelle soit bâtie pour lui permettre de remplir plus facilement ses devoirs religieux. L'évêque approuve ce projet qui est réalisé en 1884. Cette chapelle dépend d'abord de St GREGOIRE où se trouve le cimetière, puis est érigé en église paroissiale en 1942.



Tout près de l'église en bordure de route se trouve une stèle, en pierres extraites du rocher, élevée et inaugurée le 28 juillet 1946 à la mémoire du Docteur Marcel François RINGUET médecin bienfaiteur enlevé à son domicile le 1 juin 1944 par la police allemande (présente et contrôlant en gare de Lexos à ce moment); il meurt dans le dernier train de déportés partant de COMPIEGNE le 2 juillet 1944 pour DACHAU en Allemagne. (Compiègne regroupait les ennemis politiques de l'Allemagne qui avaient été dénoncés). Partant à 2166 dans les wagons surchargés, ils arrivèrent vivants 1630 et 536 moururent durant le transport.

D'après le récit de rescapés, le Docteur RINGUET mourut d'épuisement, étouffé dans un wagon près de la gare de REVIGNY aux environs de REIMS le 3 juillet 1944, lors d'un des innombrables arrêts du convoi dus aux coupures de voies provoquées par les bombardements aériens et cela sous

la chaleur torride de début de l'été. Sa dépouille fut retirée du wagon pour être hissée dans un autre avec d'autres victimes pour continuer vers Dachau où son corps fut incinéré. Très estimé et vénéré dans le pays, le docteur Ringuet était venu tout jeune à Lexos vers 1906 où il exerça jusqu'à son enlèvement. Il avait 68 ans et était décoré de la Croix de guerre de 1914-1918 et de la Légion d'Honneur. (lire « le train de la mort » de Christian BERNADAC - éditions FRANCE EMPIRE; « VAREN » de Félix BOUZINAC ; « le convoi de la mort du 2 juillet 1944 » par un survivant Albert CANAC dans la Revue du Tarn N°24 de décembre 1961 et « L'attente de la mort dans les camps du Neckar » par le Dr BENT qui évoque le Dr RINGUET).

- En 1900 et 1921, il est signalé à LEXOS le BAS une découverte d'écus à l'effigie de Louis XV et Louis XVI.

- En 1907 et 1908 le pavement de la traversée de LEXOS est confié à l'entreprise FRAISSE d'ALBI. C'est cette même entreprise qui interviendra plus tard (1919) sur la chaussée et la chambre d'eau du moulin CAMPA.

- Les 2 et 3 mars 1930 une crue exceptionnelle due à des fortes précipitations et à une fonte des neiges précoce dans les bassins du VIAUR, de l'AVEYRON et du CEROU inondent LEXOS le BAS obligeant la population à fuir ou à se réfugier sur les toits des habitations en attendant du secours ou la décrue.

- En 1949 une sécheresse met à sec l'AVEYRON où ne coulait même plus un filet d'eau.

L'épopée ferroviaire de LEXOS.

Le LEXOS des XIX et XX ème siècles voit son centre d'intérêt déplacé dès la fin février 1853, par la mise en adjudication d'un marché à la Société du Chemin de Fer Grand Central de France pour la construction d'une voie ferrée entre Saint CHRISTOPHE en AVEYRON et MONTAUBAN. Cette ligne financée par le Duc de MORNY devait assurer le transport des minerais extraits des mines d'AUBIN et appartenant à MORNY. L'idée est de rejoindre la voie TOULOUSE - BORDEAUX et avoir ainsi un débouché portuaire. Le tracé passe en zone non inondable où une gare est construite avec ses dépendances qui sont importantes au pied de la falaise rocheuse. Le pont routier est construit à l'emplacement du bac pour permettre l'accès aux installations ferroviaires.

En 1857 « le Grand Central » fait faillite et est repris par la compagnie du PARIS ORLEANS . Le 30 août 1858 la ligne MONTAUBAN à St CHRISTOPHE longue de 172 km est inaugurée; celle de St CHRISTOPHE à RODEZ de 30 Km le sera le 05 novembre 1860.

Le trajet St ANTONIN - MONTAUBAN - COUTRAS - PERIGUEUX - LIMOGES - PARIS s'effectue en 46h30. (CAHORS - BRIVE sera ouvert le 1er juin 1891).

La présence de ce noeud ferroviaire facilita les expéditions de fourrage et de vin vers toute la France. On notera que les points kilométriques signalés de nos jours le long de la voie partent de COUTRAS.

Un président de la république en gare de LEXOS.

C'est le 19 mai 1891, à 13h30, la gare ayant été convenablement décorée, que M. DUMOULIN préfet de Tarn et Garonne, M. ROLLAND sénateur et d'autres personnalités Tarn et garonnaise, accueillent le Président de la république M. Sadi CARNOT. Venant de LIMOGES et se rendant à AGEN, il fut accueilli à LEXOS où une réception avec discours eut lieu ce jour là dans la gare. Le train présidentiel continua son voyage vers MONTAUBAN, s'arrêtant à SAINT ANTONIN et NEGREPELISSE.

La ligne MONTAUBAN-LEXOS dont la construction prévoyait une double voie, ne verra jamais un gros trafic et survivra tant bien que mal jusqu'en 1955.

Par extensions successives:

- la ligne CAPDENAC - BRIVE est mise en service en 1862.

- la ligne LEXOS - TOULOUSE sera ouverte le 24 octobre 1864.

Le 19 juillet 1905 la compagnie du MIDI acquiert la concession de la ligne CARMAUX-VINDRAC. Ce n'est qu'en 1918 que la ligne sera construite avec la participation d'un millier de prisonniers de guerre allemands. Dans le projet de la ligne figurait un dépôt à créer à VINDRAC dans la fourche formée par les lignes de CARMAUX et de TESSONNIERES; afin de limiter les frais et d'éviter aux voyageurs de changer de train à VINDRAC et LEXOS pour se rendre à MONTAUBAN, et pour assurer le triage des wagons de charbon pour BORDEAUX il a été décidé de reporter à LEXOS le terminus de la ligne de CARMAUX (approuvé le 5 avril 1924). Cette modification entraînait l'agrandissement de la gare de LEXOS. Les travaux commencent en 1925 et s'achèvent en 1927, ils consisteront à agrandir le dépôt du P.O. en accolant une remise MIDI, à démolir la halle marchandises existante pour en reconstruire une plus loin afin de dégager les terrains nécessaires à la pose de nouvelles voies. Un local d'agent de trains du MIDI sera construit contre la remise des voitures. Cette dernière ligne ne fut pas exploitée selon les prévisions envisagées lors des études et fonctionnera du 31 mai 1937 au 1er juillet 1939 avec des michelines. Pour distinguer la localisation de ces aménagements qui transforment le paysage et la vie des habitants, le site de la gare est appelé dorénavant LEXOS et le bourg en bordure de l'AVEYRON entre les deux ponts construits, LEXOS le Bas (cet ajout rappelle la notion LEZ SOZ). S'il existait dans les années 1940 un personnel exploitant de la gare de plusieurs dizaines de personnes comprenant, cheminots, lampistes, aiguilleurs, bagagistes, guichetiers, postiers, libraire et buffet et cela du premier au dernier train, en 1999 il n'y a plus d'agent résident. Il n'y a plus de train de nuit direct PARIS TOULOUSE mais un CARMAUX - PARIS et un PARIS - CARMAUX via CAPDENAC et TESSONNIERE reliant quotidiennement LEXOS à PARIS et en un peu plus de 8 h. Ce train baptisé « le parisien », est remis en cause par la SNCF qui a annoncé sa suppression à plusieurs reprises pour son manque de rentabilité au quotidien.

La carrière et l'usine de LEXOS.

A la fin du XIX ème siècle est exploité une carrière à LEXOS, dans le cirque de VAREN où se trouve une pierre calcaire de bonne qualité faible en magnésie. Tout d'abord exploité pour la fabrication de la bouillie bordelaise, la qualité de la pierre orienta la fabrication vers le secteur de la construction où elle est demandée pour réaliser des ouvrages d'art sur la ligne CARMAUX - VINDRAC et pour les fondations du viaduc du VIAUR.

Cette pierre sera aussi et surtout utilisée pour obtenir de la chaux et du ciment. Monsieur SOULE en était le propriétaire, avec des ouvriers composés de carriers, manoeuvres, terrassiers, chauffeurs de four et tailleurs de pierres, une usine de chaux est montée avec des fours. L'eau nécessaire n'était pas très loin dans l'AVEYRON et la charbon pour les fours provenait de CARMAUX..

La cimenterie devient la propriété de la Société des Chaux et Ciments LAVAZIERE qui fusionne avec les ciments du LANGUEDOC qui deviendra en 1966 la S.A. des Ciments du Sud Ouest elle même intégrée totalement à la société des ciments LAFARGE en 1977. RANTEIL à ALBI et LEXOS emploient alors plus de 300 personnes.

Après avoir fourni en chaux et ciments les grands chantiers d'équipements pour les barrages hydrauliques et distribué ses productions dans tout le Sud Ouest par trains entiers (sous la marque GALLUS puis LAFARGE), après avoir régulièrement transformé ses installations pour les amener à un haut niveau technique, assurant en 1994 un salaire moyen de 8000F à ses 116 salariés; les feux de l'usine sont éteints en septembre 1994 et les cheminées abattues en octobre 1998. Les installations sont démantelées et vendues à qui veut les utiliser ailleurs à l'étranger (Afrique).

Le site est utilisé depuis à un stockage de produits finis en vrac acheminés par voie ferrée pour être ensuite distribués aux utilisateurs régionaux.

La meunerie.

On ne peut terminer cette évocation économique de LEXOS sans mentionner les 3 moulins qui ont fonctionné sur l'AVEYRON avec 2 chaussées. Le moulin le plus en amont a appartenu à M. DALGUES, puis P. Paulin CAMPA en fit l'acquisition en 1919 date de réfection de la chaussée, et fut ensuite intégré à la Sté des moulins de LEXOS de Raymond CAMPA dont le siège était à ALBI. Il fut le dernier à produire une farine avec une production céréalière locale, puis compte tenu d'un certain déficit en approvisionnement, il reçut après 1945 du blé américain pour subvenir aux besoins régionaux.

Avec l'arrêt de cet apport, il cessa toute activité au début des années 1960.

Une micro centrale électrique profite alors de la retenue existante et assure une fourniture en énergie électrique au réseau EDF.

Un autre moulin, sur la rive droite dans le bourg de LEXOS le Bas entre les deux ponts et dont la chaussée est probablement implantée sur le gué, assure par une autre micro-centrale une fourniture électrique depuis 1983. Ces centrales fonctionnent automatiquement et demandent qu'un peu de surveillance et de maintenance.

Sur la rive gauche, à LIZOULE, un autre moulin utilisant la même chaussée a été endommagé par les crues de 1930 et a totalement disparu aujourd'hui. Leurs meules sont devenues des tables à la disposition du public sur les berges du CEROU dans le pré communal.

A la fin de ce deuxième millénaire, LEXOS est resté un passage majeur pour les communications régionales avec 2 ponts; l'un routier, l'autre pour la voie ferrée.

Le gué n'est plus évoqué que dans un souvenir qui s'estompe et l'animation du lieu est maintenant insignifiante.

Le bourg est toujours situé en zone inondable et constitué de résidences qui sont occupées par des retraités ou par des vacanciers.

Une simple croix près d'un puits, sur ce qui peut être considéré comme une place, rappelle le souvenir d'une population résidente et de passage qui demandait réconfort et protection sur cette voie ancienne dont le tracé n'a guère changé.

Et pourtant en ce lieu, chargé d'histoire, près de l'oubli, on peut espérer qu'il retrouve un style que l'on perçoit et que le passant ou le pèlerin, d'il y a un temps certain, devait apprécier.

Un projet de navigation sur l'Aveyron :

Un projet de navigation dans le diocèse d'Albi a été présenté aux états de la Province de Languedoc dont l'objectif était de favoriser les échanges commerciaux entre provinces avec comme but d'atteindre les débouchés commerciaux procurés par le port de BORDEAUX.

Ce projet fut conduit et soutenu par l'Intendant de la généralité de Montauban, M. de LESCALOPIER qui a tout d'abord entrepris la navigation de l'Aveyron entre Nègrepelisse et Bruniquel; il n'avait d'abord pour objet que de faire un simple essai, qui devait être le fondement d'une entreprise qui devait conduire deux autres projets plus importants. L'un consistait à étendre le prolongement de la navigation de l'Aveyron jusque dans le Rouergue, et l'autre d'établir sur la Vère, un canal pour faciliter l'évacuation des coupes de bois de Grésigne.

Le conseil approuva la prolongation de la navigation de l'Aveyron par l'arrêt du Conseil du 28 mars 1747.

Les foires du Haut Rouergue regorgeaient de produits de toutes sortes comme les toiles, les cires, quantité de cuirs, de petites étoffes que l'on embarquait à BORDEAUX pour les îles. Il y a aussi les milliers de merrains pour les futailles qui sortaient de notre région pour le bordelais.

De gros volumes de marchandises devaient être transportés et les projets de navigation se multiplièrent. Celui du Tarn et de la Garonne se concrétisèrent et nous connaissons tous l'histoire du creusement du canal du Languedoc qui fit l'objet de l'Edit Royal de 1666.

Finalement, la navigation fluviale se développa à partir d'Albi sur le Tarn, et de Bruniquel sur l'Aveyron jusqu'à BORDEAUX. Le projet de canalisation de la Vère ne fut pas suffisamment soutenu par les représentants locaux et contrariait les intérêts de Gaillac. Quant à la navigation sur l'Aveyron vers Villefranche, le coût de la construction de nombreuses écluses avec moulins et de passe-lis, dissuada les financeurs et le projet fut abandonné. Les marchandises du Haut Rouergue descendirent vers Bordeaux par les rivières du Lot et du Tarn.

On notera la présence à LAGUEPIE le 24 juillet 1669 du chevalier de CLERVILLE, Commissaire Général des Fortifications de France, commis par ordre du roi pour visiter les travaux et projets ordonnés par sa majesté. Une lettre adressée à Colbert témoigne de ce passage et relate l'état d'avancement des travaux pour la navigation de l'Agout et du Tarn.

Au milieu du 19^{ème} siècle un nouveau projet de canalisation de l'Aveyron de l'embouchure avec le Tarn jusqu'à Villefranche est étudié. Sur 141 km avec une dénivelée de 1,40m par kilomètre. Ce projet prévoyait la construction de 70 barrages et de 86 écluses complété de maisons d'éclusiers, d'un chemin de halage et de poste de garde. En 1847 le préfet de l'Aveyron Guizard avait même imaginé de poursuivre les ouvrages jusqu'à Rodez...Devant l'énormité des moyens à mettre en œuvre et le faible enthousiasme des populations, l'idée de faire naviguer des péniches sur l'Aveyron sera abandonnée. L'arrivée du chemin de fer répondra aux besoins de communication et d'échanges.

Paul et Jean-Paul MARION (Novembre 2008)

Bibliographie.

- Chemin de St Jacques et Bas Rouergue. Bulletin de la Sté des amis de Villefranche et du Bas Rouergue année 1991.
- Sur les chemins de St Jacques de Compostelle en albigeois et haut languedoc de Bertrand de VIVIES.
- Cartes I.G.N. série bleue N° 2240 (VAREN) et 2241 (CORDES)
- Dictionnaire des paroisses du diocèse de MONTAUBAN de P. GAYNE.
- Revue géographique des Pyrénées et du Sud Ouest. 1957 T XXVIII
- Photographie aérienne de I.G.N. 1997 FD 12 81 25
- VAREN son histoire de Félix BOUZINAC - 1957
- Notice historique et archéologique sur VAREN par Edouard DEZES - Edition de 1975
- Congrès archéologique tenu à Figeac, Cahors et Rodez en 1937
- Revue du département du Tarn – 1^{ère} série 1^{er} volume 1876 – Histoire du Pays de l'Albigeois.
- Revue du TARN N° 173 Pèlerin du PUY en VELAY à St JACQUES de COMPOSTELLE de A. PUECH.
- Monographie d'ARNAC de M. l'Abbé F. GALABERT - 1887
- La seigneurie d'ARNAC du chanoine F. GALABERT - 1926
- Jadis en Bas Rouergue de Raymond GRANIER - 1947
- La Vie du Rail - La Compagnie Paris Orléans.
- Le train de la mort de Christian BERNADAC.
- Projet de navigation des rivières de la Vère et du Tarn par M. BOURROUL -1752

- J. SAHUC - La voie romaine de BEZIERS à CAHORS
- Michel LOMBARD et J.J. JOUFFREAU LA FOUILLADE et ARCANHAC 2005
- Carte archéologique du Tarn dressée par M.A. CARAVEN en 1867
- Inventaire communal dans le département du Tarn d'Elie ROSSIGNOL
- Carte archéologique de la Gaule Romaine dressée par A. BLANCHET –PUF- 1944
- Sur les chemins de nos ancêtres de Laurent BARTHE – GZN- 2006
- Ministère de la culture – inventaire Mérimée.
- Histoire de Saint-Antonin – Jean DONAT – Sté des amis du Vieux Saint Antonin – 2007
- Le Lien – page 12 - Octobre 2009

Remerciements pour la correspondance avec :

- Les archives départementales du Tarn et Garonne.
- Les archives départementales du Tarn.
- La Sté des amis de VILLEFRANCHE et du Bas Rouergue.
- La Sté Archéologique et historique de Tarn et Garonne.
- Au collègi d' Occitania de TOULOUSE.