

CHEMINS et CHEMINS DE FER

Texte écrit par Mme JANVIER

Publié dans le bulletin municipal n° 11 de 1988

Recopié à l'identique

Iconographie absente dans l'attente de trouver les originaux ou des copies de bonne qualité.

La période 1848-1872 a été celle D'UN INTENSE DEVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS VISCINALES, la construction des chemins de fer d'intérêt local se fera à la période suivante, à partir de 1885 dans notre région, mais il nous a paru intéressant de traiter en même temps ce désenclavement rural malgré le décalage chronologique.

LES CHEMINS à La Chapelle. Avant la révolution routes et chemins étaient entretenus, plutôt mal que bien, par le corvées que devaient les paysans aux seigneurs (corvées seigneuriales), au Roi (corvées royales) pour les routes importantes ou stratégiques. Ces corvées s'établissaient par journées de travail ou de charrois, et prévoyaient l'extraction des pierres, leur concassage, le transport, et l'empierrement.

LA REVOLUTION ABOLIT LES CORVEES sans pour autant, en un premier temps, prévoir un autre moyen d'entretenir les voies de communication ; on se souvient qu'en 1793 au moment des guerres de Vendée, La Chapelle avait dû servir de gîte d'étape pour les volontaires allant au secours de Chinon, la route directe Loches - Chinon par Ste Maure étant presque impraticable. Pendant tout l'Empire les routes de nos campagnes, éloignées (heureusement) des champs de bataille, furent encore plus négligées et Lambert Marchau, en 1813, pouvait dresser un tableau bien sombre des chemins et du bourg de la commune. Les chemins étaient plutôt des « routes » qu'autre chose, ils n'avaient bien souvent pas plus de 2 m de large, les riverains ne se gênaient pas pour empiéter sur la voie, de laisser les arbres déborder sur la chaussée et même carrément labourer le chemin pour agrandir leurs champs ; les passages au-dessus des petites rivières «étaient à l'abandon, ainsi les chevrons qui permettaient le passage au Puits Berault, « l'un est tombé à l'eau l'autre est pourri » ; il est donc impraticable, les gens doivent faire un grand séjour.

D'une manière générale LES COMMUNICATIONS ETAIENT VIRTUELLEMENT IMPOSSIBLES ENTRE LE BOURG ET LA CAMPAGNE, et entre les hameaux eux-mêmes, EN PLEIN HIVER.

Les rues du bourg ne valaient guère mieux. « Dans le bas bourg Détails avait creusé un fossé pour ses bestiaux, très dangereux pour qui circulait de nuit, un autre avait creusé un fossé pour recevoir les eaux pluviales, les boues et les fumiers qui se déversent du bourg, mais celui-ci est très souvent comblé ; il faut le curer, et le curage est déversé sur le chemin qui s'emplit d'une boue immonde. Des personnes à cheval se sont trouvées embourbées et renversées ». Et dans les rues du centre bourg lui-même, il y a des mares croupissantes, des bêtes mortes, des bouteilles cassées ! et l'air est vicié (il n'y a bien

entendu pas de trottoirs et pas d'égouts, les eaux ne peuvent donc que stagner. Marchau essaie de donner des ordres pour assurer UNE CERTAINE SECURITE dans les rues : fermer les puits à clefs la nuit, ne pas énerver les chevaux, ne pas jouer à la fronde, aux quilles ! Et surtout ne plus y laisser divaguer les porcs et autres bêtes malfaisantes. DEPUIS 1806 IL Y AVAIT BIEN UN GARDE-CHAMPETRE : mais il avait tant à faire avec la conservation de propriétés : éviter les chapardages dans les champs ou les vignes : surveiller les allées et venues des personnes étrangères à la commune, les débits de boisson, et... qu'il ne pouvait être toujours sur les chemins.

Cet état de choses étant général dans les campagnes, le pouvoir royal finit par s'en émouvoir et promulgua une première loi le 28 juillet 1824 dont voici les dispositions essentielles :

1°) Dans chaque commune doit être effectuée UNE RECONNAISSANCE et UNE CLASSIFICATION des chemins.

2°) La CONFECTION et la REPARATION des chemins est A LA CHARGE DE LA COMMUNE.

3°) Le devis des travaux à effectuer devra être soumis au Conseil Municipal et, le montant ayant été fixé, il y aura lieu de répartir l'imposition par habitant, celle-ci pourra être payée soit EN ESPECES soit EN NATURE (journées de travail, extraction de pierre, charrois, etc...).

4°) La LARGEUR CONFORME sera DE 6 M.

Cette classification sera effectuée, et soussignée par l'adjoint de la commune à la fin de 1824 pour notre commune.

On se rappelle, par ailleurs, que le 1^{er} CADASTRE FUT ETABLI EN 1832. Avec l'aide de Messieurs SIGNOLET et BENOIST que nous tenons bien vivement à remercier, nous avons essayé d'établir le tracé de ces chemins en nous aidant de l'état ci-contre et du cadastre de 1832 où ces chemins figuraient encore, mais il nous a fallu le faire sur une carte actuelle de la commune.

Dans les commentaires qui accompagnent cet état des chemins, il est précisé que c'est la route de Ligueil à La Chapelle et La Chapelle-Manthelan qui est la plus urgente « son très mauvais état et ses trous sans fonds sont cause d'accidents qui arrivent journellement étant donné le grand nombre d'hommes, d'animaux et de voitures qui y circulent, surtout les jours de foire et de marché, qui font de Ligueil UN DES ENTREPORTS LES PLUS CONSIDERABLES du département ».

5 ans plus tard, en 1929, malgré les conseils donnés RIEN n'avait été fait, la commune ne voulant pas s'engager dans de grosses dépenses, mais cette année là, le Conseil Municipal prenait conscience que si aucun commencement d'exécution n'intervenait, les dégradations allaient se poursuivre entraînant encore des frais supplémentaires pour la commune, aussi décidait-il de voter les conversions en nature par lesquelles les habitants pourraient s'acquitter de leur imposition s'ils ne pouvaient la faire en espèces :

- 1,00 franc : une journée d'homme
- 1,50 franc : une journée de cheval
- 1,50 franc : une journée de bœufs
- 1,50 franc : une journée de charrette attelée
- 0,75 franc : une journée d'âne
- 1,50 franc : une journée de mulet.

Cette première mesure fut suivie par un début des travaux, mais c'est surtout LA LOI DE 1836 qui va donner un essor aux chemins vicinaux.

1°) Les premiers postes D'AGENT-VOYER seront créés ils dureront plus d'un siècle.

2°) L'AGEN VOYER CANTONAL devra donner son avis sur l'urgence des travaux ou réfections à faire, il devra CONTROLER LES DEVIS et surveiller l'exécution DES TRAVAUX, et, pour constater les dégradations qui pourraient intervenir et faire les petits travaux urgents. UN CANTONNIER DOIT ETRE NOMME. Tous les ans en Mars l'agent-voyer devra faire une tournée d'inspection avec le garde-champêtre et le cantonnier.

--En 1848, l'Etat débloque un crédit de 3 millions pour effectuer les travaux sur routes et chemins afin de donner SUR PLACE du travail aux ouvriers et les empêcher ainsi de « monter » à Paris grossir le bataillon des révolutionnaires.

--En 1854 – Avec un peu trop d'optimisme Louis Dupont, Maire, déclare que « le bourg est traversé par la D. 23 (Ligueil-Tours) et que LA REPARATION des chemins vicinaux étant « presque » exécutée de toutes parts, les communications sont faciles et assurées (!) et il demande le rétablissement dans la commune d'une foire aux bestiaux le 26 septembre, laquelle existait depuis des temps immémoriaux et avait été supprimée en raison des difficultés d'accès à la commune.

En réalité, il restait beaucoup à faire, un élément nouveau allait hâter les choses, la CREATION EN 1852 DU CREDIT FONCIER qui allait permettre aux communes de faire des emprunts à bon compte – 4 % jusqu'à 30 ans – et leur enlever tout prétexte de trésorerie pour ne pas exécuter les travaux nécessaires.

Par ailleurs, les réglementations (1858) concernant la circulation sur ces routes deviennent de plus en plus précises :

1°) LA NUIT doivent être ECLAIREES LES PORTIONS DE CHEMINS où sont effectués des travaux.

2°) IL EST INTERDIT DE LAISSER PAITRE LES ANIMAUX sur les routes, fossés, ou accotements.

3°) Pour ne pas abîmer les chemins LES INSTRUMENTS DE LABOURAGE DOIVENT ETRE MONTES SUR UN CHARIOT pour les transporter.

En 1867 – Un ETAT GENERAL DES CHEMINS des COMMUNES doit être fourni par les Maires, classé en 3 catégories, celui-ci devra être transmis, après vérifications par les

agents-voyers au Conseil Général et au Conseil d'Arrondissement ; une commission se réunira à Tours ultérieurement pour donner son avis sur le classement, les dépenses à prévoir pour instruction et entretien.

Les 3 catégories sont les suivantes :

1°) Chemins à terminer d'urgence, vu leur utilité.

2°) Chemins dont l'utilité est reconnue et doivent être exécutés.

3°) Chemins qui peuvent être ajournés.

Il reste pour La Chapelle 3,210 kms de chemins à créer. Ligueil, Bossée, La Chapelle, Ciran, le coût de ceux-ci auquel s'ajoutera l'entretien de ceux existants répartis sur une période de 10 ans se montera à 17.494 F. ; l'Etat en subventionnera certes une petite charge pour la commune, si l'on considère que, cette même année 1868, la commune DOIT FAIRE FACE AUX FRAUX de la ONSTRUCTION DE LA MAISON D'ECOLE lourdes charges pour celle-ci se montant à 11.000 Frs et pour lesquels elle a dû faire un emprunt (le budget annuel tournant autour de 6.000 Frs).

On peut dire qu'en 1870, l'essentiel des chemins est réalisé et il n'en sera plus guère fait d'autres jusqu'après la guerre de 1914. C'est qu'à partir de 1881 l'intérêt va se porter ailleurs, les projets de construction D'UN CHEMIN DE FER D 'INTERET local vont être à l'ordre du jour comme nous allons le voir et qui vont singulièrement transformer les communications. On ne recommencera vraiment à s'occuper des routes qu'à partir de 1925-1930 quand les voitures automobiles, les camions feront leur apparition exigeant une amélioration des revêtements, en venant modifier complètement la circulation.

CIRCUMATION SUR LES ROUTES ET CHEMINS D'AUTREFOIS – En dépit du très mauvais état des routes et chemins jusqu'en 1840, il y avait tout de même pas mal de gens qui les empruntaient, surtout en été. LES COLPORTEURS (les pieds-poudreux) faisaient chaque année leur tournée pour vendre de la mercerie, des étoffes, des images pieuses, des almanachs ; ils étaient particulièrement surveillés, car on les soupçonnait de glisser dans le double fond de leurs « boîtes » des brochures politiques : aussi devaient-ils pouvoir présenter leur patente et leurs passeports au garde-champêtre qui avait le droit de les fouiller. Pour circuler hors du canton, il fallait pour toute personne, et ceci depuis 1792, se munir d'un PASSEPORT délivré par les Mairies, il coûtait 2 f. et se présentait un peu comme UNE CARTE D'IDENTITE, le signalement était précisé, et en plus se trouvait inscrit le lieu de départ et la destination, à chaque commune traversée, le Maire du pays devait mettre son cachet. Un autre type de PASSEPORT existait ; celui pour INDIGENT (il était gratuit) ou mendiant qu'on souhaitait expulser de la commune. Sur les chemins on voyait aussi des SALTIMBANQUES, des montreurs d'ours, des joueurs d'instruments ; ils étaient aussi particulièrement surveillés car on les accusait de vols d'enfants, ils ne pouvaient se déplacer qu'entre 8 H et 18 H et jusqu'à 21 H en été ; les chansons ou plaintes qu'ils chantaient devaient porter l'estampille obligatoire. Et puis il y avait DE NOMBREUX MENDIANTS, des vrais et des faux, ces derniers parfois en bandes qui terrorisaient les femmes et les enfants dans les fermes ; on se plaignait d'une bande de Loches et de Beaulieu qui sévissait dans la commune. Le PASSEPORT fut officiellement supprimée en 1863.

A partir de 1870, comme nous le disions plus haut, les chemins deviennent plus praticables, on peut se déplacer autrement qu'à pied ou à cheval, les charrettes attelées sont devenues plus nombreuses ; et, comme les produits de la ferme sont plus abondants il faut aller les vendre aux marchés de Ligueil ou de Manthelan, et, acheter en échange des produits d'épicerie, des étoffes, des galoches ou des sabots. Dans le bourg de La Chapelle lui-même on trouve un boucher, un boulanger, un épicier... on vient faire ses « commissions ».

A partir de 1885 sur les chemins on commence à voir des ECOLIERS ! capuchons sur le dos, galoches cloutées aux pieds, en bandes joyeuses ils font les kilomètres nécessaires pour venir à la « maison d'école ». Avec les lois de Jules Ferry 1882 l'école est devenue laïque, gratuite et obligatoire.

A partir de 1910 on commence à voir rouler de très rares BICYCLETTES dont les pneus ont bien à souffrir des clous des galoches ou des fers à chevaux abandonnés sur la route.

C'est surtout après la guerre de 1914 que le problème du revêtement routier va se poser, car on commence à voir rouler des « autos » celle de Mr Lecointre une des premières ; le camion de Mr Saulquin suivis de bien d'autres ; il faut donc désormais prévoir des facilités pour la CIRCULATION DE VEHICULES MUNIS DE PNEUS ».

D'après les documents d'archives que Mme Ginneberge de la D.D.E. a bien voulu nous communiquer (nous tenons à la remercier bien vivement) nous savons que la traverse bourg sur la route de Ligueil-Tours a été goudronnée en 1929, celle dans la direction Vou Bournan entre 1931-34 (elle n'allait guère que jusqu'à la maison actuelle de M. Ligeard).

Ce goudronnage n'a pas été au début sans provoquer des critiques de la part des possesseurs de chevaux, arguant que ces derniers glissaient sur ces surfaces unies surtout en temps de pluie... Un document très intéressant nous a été communiqué par Mme Busquets concernant le début et l'histoire du service des cars Destruel sur le parcours Ligueil-Tours (puis vers le Grand Pressigny et Preuilley) nous lui adressons aussi nos remerciements.

La CIRCULATION sur le ROUTES devenait donc de plus en plus importante, c'est après la guerre de 39-45 et bien davantage encore après le remembrement de 1976 que furent terminés les chemins tels que nous les voyons aujourd'hui avec leur goudronnage. Il y a actuellement ans la commune 23.500 km de voies communales goudronnées (sans parler bien sûr des voies départementales) l'entretien de celles-ci représente environ 25 % du budget communale. C'est actuellement la DIVISION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT en accord avec Mr le Maire et son Conseil qui supervise l'ensemble des projets de création et d'entretien.

Cette D.D.E. créée en 1970 a remplacé l'ancien service des PONTS ET CHAUSSEES qui avait été crée en 1950, ce service actuel pris le relais après le décès du dernier Agent-Voyer du Canton Mr Turlan décédé à cette époque.

Actuellement c'est Mr Pierre Terrassin qui est l'ouvrier d'entretien de la voie publique remplaçant Mr André Méreau qui a pris sa retraite voici déjà longtemps et qui fut le dernier cantonnier à porter ce titre ! Plus de garde-champêtre, d'agent-voyer, de cantonnier à porter ce titre ! Plus de garde-champêtre, d'agent-voyer, de cantonnier ! mais les tâches restent...

VOYAGE ET SERVICE POSTAL – Il ne faut pas quitter le chapitre des routes et des chemins sans parler des déplacements plus lointains et du service postal. Jusqu'en 1850 on n'allait guère plus loin que Ligueil ou Loches pour affaires administratives, judiciaires ou juridiques ; celui qui allait à Paris était appelé le parisien (et... il ne devait pas y en avoir beaucoup dans la commune !) comment pouvait-on alors rejoindre la Capitale. Il fallait se rendre à Ligueil (ou à Ste-Maire) où il y avait un relais de poste (nous en avons déjà parlé) de là rejoindre Ste-Maure grâce à la malle poste et dans cette ville prendre la diligence qui assurait le service BORDEAUX-PARIS EN 60 H !!! empruntant la route d'Espagne ; notre actuelle n° 10. Cette diligence était tirée par 5 chevaux qui allaient au trot et que l'on devait changer tous les 25 à 30 kms. Le voyage coûtait 75 Frs (Bordeaux-Paris) sans compter les frais d'auberge pour coucher et manger.

Quant à la MALLE-POSTE dont la création remonte à 1829, elle servait surtout au transport des lettres et des paquets, elle était beaucoup plus légère et rapide car les chevaux allaient au galop, mais il fallait en changer tous les 15 km ; elle pouvait accepter 4 voyageurs. Ce service de malle-poste desservait Loches, Ligueil, Ste-Maure. Le courrier pour notre commune arrivait à Ligueil et le facteur (le piéton) devait le distribuer, guère plus de 2 ou 3 fois la semaine aux destinataires, il reprenait les très rares lettres à expédier dans une boîte placée dans la commune pour les ramener à Ligueil.

L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER à TOURS EN 1846 changea beaucoup de choses ! à la fois POUR LES VOYAGEURS et LE COURRIER. Nous pensons que c'est surtout à partir de 1850 que le service fut vraiment utilisé. Il y avait une « voiture », qui n'était plus vraiment une diligence ni une vraie malle-poste ; elle effectuait la liaison Tours-Ligueil – Ligueil-Tours en 5 h, emmenant quelques voyageurs et le courrier ! Cette fameuse « voiture » ainsi que nous l'apprend UNE DELIBERATION MUNICIPALE datant de fin 1872, passe à 7 h à La Chapelle le matin en direction de Tours et à 19 h en direction de Ligueil ! mais voilà, alors que pour le transport des gens il n'y a pas de problème, pour celui du courrier il en va autrement, car les lettres à distribuer à La Chapelle doivent obligatoirement être tamponnées au bureau de postes de Ligueil, donc elle ne reviennent que le lendemain dans la commune (... au plus tôt) quant à celles que l'on veut expédier, on peut fort bien les mettre dans une boîte située à l'arrivée de la dite voiture, mais là encore elles vont à Ligueil pour être oblitérés avant de repartir le lendemain pour leur destination ! d'où un acheminement bien lent... mais la commune qui se plaint bien fort ! REFUSE ENCORE EN 1892 D'OUVRIR UN BUREAU DE POSTE ! car il fallait pendant 18 ans entretenir le bâtiment du bureau de poste. Avec l'arrivée du chemin de fer CFD en 1889, les lettres furent peut-être expédiées un peu plus rapidement car on pouvait les déposer dans une boîte aux lettres à la Gare. Mr Lion le chef de gare payé pour cela 12 f par an, les remettait au conducteur du train, mais la distribution se faisait toujours par l'intermédiaire du bureau de poste de Ligueil.

LE CHEMIN DE FER

« LE CHEVAL DE FER » comme on l'appelait fit une entrée plus tardive en France qu'en Angleterre. Mille t une objections étaient faites à son implantation : de la part des paysans qui craignaient que les escarbilles ne mettent le feu aux récoltes ; de la part des médecins qui redoutaient que les voyageurs n'étouffent dans les tunnels ou n'attrapent des fluxions de poitrine avec les courants d'air ; mais les réticences les plus vives étaient bien celles des rouliers, mariniers, ou maîtres de poste.

La 1^{ère} ligne voyageurs. LE PARIS – ST_GERMAIN fut inaugurée EN 1837 (la petite ligne de St-Etienne ne servait qu'au transport du charbon). La Ligne PARIS-ORLEANS fut inaugurée en 1843, le tronçon ORLEANS-TOURS en 1846. La Révolution de 1848 stoppa pour une brève période la construction des chemins de fer, elle reprit de plus belle en 1850. En 1875, paris était relié à presque tout le territoire national, seules les grandes villes étaient bien desservies, mais encore bien mal les campagnes et les villes de moyenne importance ; LA LOI FREYCINET VOTEE EN 1879 prévoyait 8.000 Kms de voies de chemin de fer d'intérêt local à construire. On en construisit le double.

DES 1881 le Conseil Municipal APPROUVE L'IDEE DE LA CONSTRUCTION D'UNE VOIE FERREE DU GRAND PRESSIGNY A ESVRES en passant par Ligueil et Manthelan. En 1883 une enquête publique est faite au mois de janvier, afin d'établir un tracé de celle-ci qui traverserait le canton et mettrait 8 communes dont 3 des plus peuplées en communication avec Tours, par ailleurs le projet de construction d'une ligne LIGUEIL-LOCHES permettrait de donner satisfaction aux autres cantons de l'arrondissement de Loches. La commune de La Chapelle proposait, ainsi qu'il l'était prévu, de CEDER GRATUITEMENT les terrains nécessaires à la commune à condition qu'une gare soit installée dans le bourg ; ces terrains devaient bien entendu, avoir été acquis au préalable par la municipalité ; ces acquisitions avaient été évaluées à 20.000 F., la commune devait donc une fois encore recourir à l'emprunt, lequel reviendrait au bout de 30 années à 43.384 F.. Mr le Maire de la commune avait adressé au Conseil Municipal une lettre qui allait être lue par l'adjoint. Mr Pierre Lecointre (mairie de La Chapelle) se proposait DE PRETER à la commune CETTE SOMME DE 20 000 F., SANS INTERETS, REMBOURSABLES EN 20 annuités, à la condition que la municipalité consente à lui vendre pour 3.000 F une portion de chemin rural qui traversait le parc de Grillemont, ce chemin n'était pas construit, n'était pas praticable et ne servait qu'au transport de moellons et à l'exploitation des bois de la propriété. Ces propositions furent acceptées avec empressement par le Conseil.

La portion de voies à construire dans la traversée de la commune était de 6.148 km (sa longueur totale Le Grand-Pressigny Esvres 53 kms). La Compagnie s'engageait donc construire les voies et la gare une fois les terrains achetés aux riverains et pour cela il ne fallut pas acquérir moins de 158 parcelles à une quarantaine de propriétaires différents, ce fut fait en 1888, sur ces 158 parcelles, 51 avaient moins d'un are. Le tracé était prévu à travers 8 chemins d'exploitation, 16 chemins ruraux, 15 passages à niveau sur les chemins et 4 « aqueducs »

1. face aux Mereaux
2. à la Ratelière
3. entre les pinçonniers et la Gablinière

4. Couraut-Marteau face à la Brosse.

Le prix moyen d'achat était de 20 F l'are, et les arbres à abattre acquis au prix de leur valeur marchande. La Gare devait être construite tout près du bourg.

Nous PENSONS QUE CE TRAIN A DU CIRCULER DES 1889. Car à cette date est envisagée l'achat d'une boîte aux lettres à placer à la dite gare. Le chef de gare (Mr Léon, le premier) étant payé 12 f par an pour remettre les lettres postées au conducteur du train. Les portions de terrain excédentaires furent remises en vente à partir de 1894.

La LIGNE dans son ensemble fut toujours PLUS OU MOINS DEFICIAIRE jusqu'en 1920 peu d'améliorations lui furent apportées, mais il fallut essayer de moderniser la ligne vers 1935 pour faire concurrence aux services de cars qui commençaient à circuler. On utilisa la Micheline (automotrice sur pneus Michelin). En 1940 la ligne de démarcation coupa le département en 2, jusqu'en Novembre 42. Le Grand Pressigny était en zone libre, Ligueil et La Chapelle en zone occupée. La halte de la Louzière marquait la séparation et un contrôle allemand y était fait.

LE 13 AOUT 1944 – La gare de Ligueil fut mitraillée. 9 voitures, 3 automotrices, une locomotive, 1 hangar furent détruits. Dès la fin de la guerre, le problème de carburant devenant de moins en moins aigu les services de cars purent reprendre, ceci d'autant plus que les voies et les trains n'étaient guère en bon état. L'ARRET TOTAL de la ligne se fit entre le 1^{er} Juillet et le 1^{er} Octobre 1949. L'exploitation avait duré 60 ans. A ses débuts et jusqu'en 1930 elle rendit de très grands services comme on le voit sur les brochures, on y transportait tout. Loches cessa de représenter la « capitale départementale », Tours devenant facilement accessible et, qui dit Tours, dit aussi Paris.

Les communications avec Ligueil étaient, bien entendu, largement facilitées, on pouvait désormais aller aux foires, chez le Médecin (le Dr Boutet puis Raguin, chez le pharmacien Léon Bion). On pouvait facilement aussi vendre ses excédents blé, bétail et acheter des engrais ou des matériaux de construction.

La GARE de La Chapelle créait dans la commune des allées et venues qui favorisaient le commerce, un « café de la gare » fut installé tout exprès. Tout cela bien sûr est du passé ! mais qu'arriverait-il si l'on n'avait plus de pétrole, il faudrait alors avoir des « idées » pour trouver des compensations.

R. JANVIER