L'OCCUPATION DES GROTTES DE BÉDEILHAC ET DU MAS-D'AZIL DURANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE

À la mémoire de René Gailli, conservateur de la grotte de Bédeilhac, décédé le 31 décembre 2016

Jean-Jacques Pétris

Mondialement connues pour leurs richesses préhistoriques, les grottes de Bédeilhac et du Mas-d'Azil vécurent une histoire singulière lors de la Seconde Guerre mondiale.

La première grotte est restée dans la mémoire depuis qu'elle fit la une des journaux (1972) et l'objet d'un passage du film « Le passe montagne » réalisé par le Tarasconnais Christian Bernadac en 1974 : un avion atterrissait et décollait de la grotte… De là, des souvenirs anciens rejaillissaient… En effet, durant l'Occupation, Français et Allemands avaient installé à Bédeilhac une usine souterraine et certains y avaient vu un aérodrome secret. Quelques anciens soutenaient même avoir vu décoller ou atterrir des avions ! Quant à la seconde grotte, celle du Mas-d'Azil, elle a intéressé aussi les armées françaises et allemandes, ce qui se sait beaucoup moins.

L'origine du projet

Lors de la déclaration de la guerre (septembre 1939), le ministère de la Défense décide de mettre à l'abri certains éléments stratégiques de son industrie, et en particulier ceux relevant des Armées qui pourraient faire l'objet d'éventuels bombardements. La priorité est de dissimuler la production de la Poudrerie Nationale de Toulouse. L'idée d'utiliser les grottes de la région s'impose. Pour cela, un spécialiste spéléologue doit être contacté : ce sera Norbert Casteret.

Le 19 novembre 1939, une lettre à en-tête « République française. Ministère de la Guerre - Direction des Poudres - Poudrerie Nationale de Toulouse» arrive au domicile de Norbert Casteret à Saint-Gaudens. Elle est signée du colonel Fauveau, directeur du service de la Poudrerie Nationale.

« Cher Monsieur,

Nous envisageons de stocker une certaine quantité de poudres et explosifs dans les grottes de la Région des Pyrénées ou du Massif Central.

Connaissant votre compétence unique en la matière, j'ai pensé que vous pouviez nous documenter sur les grottes dont les possibilités d'accès permettent le stockage (en particulier dans la grotte du Mas d'Azil). Je vous demande de considérer la présente lettre comme strictement confidentielle.

Je vous prie d'agréer… »[1].

Norbert Casteret se met en contact avec la Poudrerie Nationale et propose une visite de quelques grottes sélectionnées pouvant répondre à l'objectif, en commençant par celles les plus proches de Toulouse. Dès le 25 novembre, le colonel Jean Fauveau, le sous-lieutenant Nicolas, le lieutenant Didelot et Germain Gattet, directeur de l'usine des produits chimiques de Boussens sont conduits à la grotte de Bédeilhac par Norbert Casteret. Le colonel Fauveau est surpris pas le volume de la grotte[2] et semble enthousiaste. L'idée première étant d'utiliser le Mas-d'Azil, sa grotte est aussi visitée le même jour[3].

Le 29 novembre, Norbert Casteret reçoit une lettre du colonel Fauveau :

« Je vous exprime tous mes remerciements pour le précieux concours que vous avez bien voulu m'apporter pour la recherche des grottes susceptibles de servir au stockage des poudres. Je garde le meilleur souvenir de l'excellente journée passée en votre compagnie ».

Cependant, les sites ariégeois, en fin de compte, ne seront pas retenus pour entreposer des poudres et explosifs de la Poudrerie Nationale de Toulouse[4]. Mais la visite ne fut pas inutile pour le Ministère de la Défense. L'usine Dewoitine de Toulouse vient de mettre au point son nouvel avion de chasse, le D 520, qui se révèle très performant. En prévision d'éventuels bombardements, il est envisagé d'installer sa fabrication en lieu sûr. Les grottes du Mas-d'Azil et de Bédeilhac, ayant déjà fait l'objet d'études, sont retenues.

Les autorités départementales sont informées du projet. Il apparaît aussitôt que la grotte de Bédeilhac figure sur la liste des Monuments historiques depuis

1 Marie Casteret. « Norbert Casteret amoureux et serviteur de la petite et grande patrie », *Revue de Comminges* 2002.

2 Le porche de l'entrée mesure 32 mètres de largeur sur 17 mètres de hauteur.

3 La grotte de la Bouichéta, à Bédeilhac, située à 100 mètres au-dessus de celle dite de Bédeilhac, mais de moindre importance, avait été, aussi, pressentie comme abri.

4 Norbert Casteret sera sollicité, encore, au printemps 1940 par le Service des Poudres : il cachera au fond du gouffre d'Esparros des sacs de documents secrets ne devant pas tomber dans les mains des Allemands (mission effectuée avec Germain Gattet, directeur de l'usine de Boussens dans la nuit du 25 au 26 juin 1940).

1929 et qu'il faut l'aval de la commission ad-hoc. L'on fait appel au comte Bégouën[5], membre de cette commission, pour avoir son avis. Celui-ci rencontre M. Dewoitine qui lui explique ce qu'il entend réaliser, vu les circonstances. Le comte Bégouën l'avertit qu'il fera un rapport qui sera remis autant à la commission des Monuments historiques qu'au préfet de l'Ariège. L'avionneur insiste sur le fait qu'il s'agit là d'une affaire qui intéresse la Défense nationale et qu'il convient donc de « se montrer plus large que s'il s'agissait d'un simple particulier »[6].

M. Dewoitine se rend à Bédeilhac pour voir les lieux qu'on lui a indiqués pour leur ampleur et leur accès relativement facile ne nécessitant que la construction d'une route peu importante (680 mètres). Ne perdant pas de temps, il rencontre le maire de la commune le jour même (22 mai 1940) et obtient un acte de location. De même, M. Dewoitine se rend au Mas-d'Azil et passe un accord pour l'occupation de la grotte avec le maire, Cyprien Laffitte, « pour la période des hostilités »[7].

En conclusion, M. Dewoitine, sans attendre l'avis de la commission des Monuments historiques, se voit octroyer l'occupation des deux grottes ariégeoises envisagées pour mettre à l'abri des bombardements une partie de ses usines de Toulouse.

Le rapport du comte Bégouën

Le même jour, le 22 mai 1940, le comte Bégouën rédige et envoie, depuis son adresse de Toulouse, son rapport à la commission des Monuments historiques « sur la cession des grottes de Bédeilhac et du Mas d'Azil à M. Dewoitine » (copie envoyée au préfet le 24 mai).

Après avoir exposé succinctement le projet de celui-ci (qu'il a rencontré le matin même), la première partie est consacrée à la grotte de Bédeilhac. Il affirme : « La première partie de la grotte de Bédeilhac renferme peu de points intéressant la préhistoire, sauf la galerie Vidal à 100 mètres de l'entrée environ sur la droite, mais on peut facilement en murer l'entrée. Ce n'est qu'à partir de 200 ou 250 mètres, point où d'ailleurs la grotte devient plus accidentée et moins pratique, que se trouvent surtout vers le fond, des peintures, gravures ou autres choses à protéger ». C'est, évidemment, et en priorité, cette première zone qui intéresse l'avionneur pour son projet. On voit d'emblée que le préhistorien reconnu par ses pairs et par les autorités s'engage : selon lui, la première partie n'a que peu d'intérêt pour la science et il propose même une solution pour celle qui en aurait (« après la grande salle ») par la construction d'un mur. Cette assertion et les conséquences qui en résulteront hypothèquent pourtant les fouilles susceptibles

5 Henri Bégouën : né le 20 novembre 1863 ; décédé le 4 novembre 1965 à Esplas (commune de Montesquieu-Avantès). Il succède à Émile Cartailhac à la chaire de Préhistoire et au Muséum d'histoire naturelle de Toulouse. Membre de l'Institut de France. Il connaît parfaitement la grotte de Bédeilhac à propos de laquelle il a fait plusieurs communications scientifiques.

6 A. D. A., 17 W 189.

7 Archives municipales de la commune du Mas-d'Azil.

d'être opérées par les générations de chercheurs qui vont suivre. En conclusion, le comte Bégouën, en bon patriote, déclare : « On peut donc à mon avis, sans grand inconvénient, livrer à Monsieur Dewoitine cette première partie de la grotte jusqu'à un point qu'il conviendrait de fixer et où on élèverait un mur ». Ainsi l'opération envisagée à Bédeilhac reçoit-elle l'aval du comte Begouën qui soumet son avis et sa proposition à la commission des Monuments historiques et au préfet de l'Ariège.

Cependant, le comte Bégouën fait tout de même une remarque : « Le sol de cette première partie de la grotte a besoin d'être nivelé. Il est possible qu'au cours des très importants travaux de terrassement qu'il faudra faire, on rencontre des foyers ou des gisements. Je juge donc indispensable qu'une surveillance puisse être exercée sur les ouvriers effectuant les travaux, soit par moi, soit par mon fils Louis, correspondant de la Commission, ou tout autre délégué compétent, de façon à ce que les intérêts de la science soient sauvegardés ». M. Dewoitine dit être d'accord pour cette surveillance et s'y engage.

Ainsi donc, nous n'avons qu'une seule indication sur les travaux envisagés et nécessaires pour mener à bien ce projet : il faut niveler le sol. Si l'intention d'opérer une surveillance est mentionnée, on peut se poser la question de son efficacité, tandis qu'il y a urgence pour les usines Dewoitine à fabriquer un avion de chasse attendu (le D 520) car les nouvelles du front ne sont guère rassurantes. La réponse de M. Dewoitine vis-à-vis de ses interlocuteurs, devant l'urgence, ne peut qu'être diplomatique ou tactique, tout comme la location de cette grotte obtenue en quelques heures.

La seconde partie de son rapport est consacrée à la grotte du Mas-d'Azil : « En ce qui concerne la grotte du Mas d'Azil, les galeries préhistoriques sont trop étroites et d'accès trop difficile pour être utilisées ». Le comte Begouën propose de les boucher en expliquant que « la seule partie pouvant servir à l'établissement des machines serait la plate-forme de la route sur la rive droite, si les inondations ne montent pas jusque là, après avoir barré l'entrée et la sortie ».

Cependant, reste un problème à résoudre : celui de la voie de communication au travers de cette cavité naturelle, car cette route est assez fréquentée. Le comte Begouën propose donc « qu'il y aurait lieu alors de détourner la circulation par l'ancienne route »[8], tout en admettant que cela n'est pas de sa compétence.

Pour ce qui est de la sauvegarde du site, le comte Begouën précise : « Je ne crois pas que la rive gauche puisse être utilisée, car là je ferais certaines réserves ». C'est d'ailleurs, dit-il, une question qu'il doit examiner sur place avec M. Dewoitine.

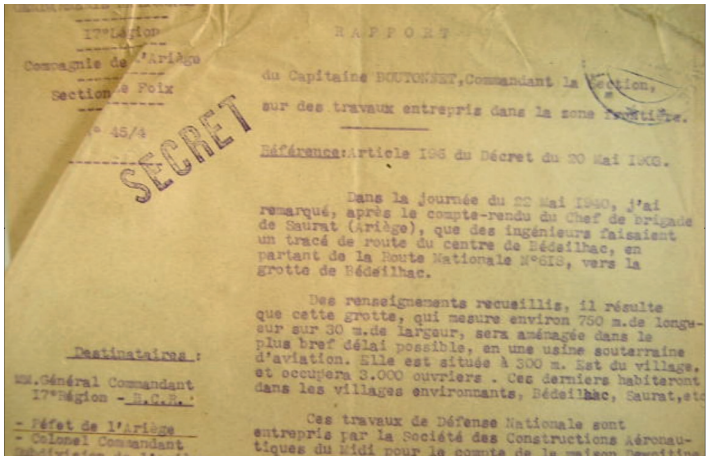
Tout comme à Bédeilhac, le comte Begouën rappelle son rôle et son souhait : « J'estime que le droit de surveillance que je tiens de mon titre de membre de la Commission, délégué de l'Ariège, doit rester complet ».

8 Celle allant du hameau de Maury au bourg du Mas-d'Azil en passant par la métairie de Baudet.

Alors que le comte Begouën finit son rapport à la commission des Monuments historiques et au préfet de l'Ariège, il ajoute un post-scriptum signalant que le maire du Mas-d'Azil vient de lui apprendre « que la grotte est réquisitionnée ». En fait, un accord est conclu entre M. Dewoitine et le maire pour « abandon de la part de la commune de ses droits d'usage de la grotte » et cela « pour la période des hostilités » moyennant 15 000 F l'année dont 7 500 versés aussitôt sur un compte à la banque Courtois[9]. M. Joseph Mandement[10] est alors « gardien des grottes »[11].

Une nouvelle fois, nous voyons qu'il y a anticipation dans l'élaboration de la mise en œuvre du projet.

Tout semble s'accélérer. Le 25 mai 1940, un rapport de la Gendarmerie nationale, compagnie de l'Ariège, avec le tampon « Secret » est envoyé[12]. Il est écrit par le capitaine Boutonet, commandant la section sur des travaux entrepris dans la zone frontalière et contresigné par le chef d'escadron Pujol, commandant de la compagnie de gendarmerie, à destination du préfet de l'Ariège et au général commandant la 17e Région- B.C.R[13] dont il dépend, ainsi qu'au colonel commandant la subdivision de l'Ariège. Alerté par un compte-rendu du chef de brigade de Saurat, le capitaine Boutonet se rend à Bédeilhac et constate « que des ingénieurs faisaient un tracé de route du centre de Bédeilhac, en partant de la Route Nationale N° 618, vers la grotte de Bédeilhac ». À ce moment-là, seul un sentier longeant des champs labourés permet d'atteindre le porche de la grotte.



RAPPORT

du Capitaine BOUTONNET, Commandant la Section,

sur des travaux entrepris dans la zone frontière.

Référence: Article 196 du Décret du 20 Mai 1940.

Dans la journée du 20 Mai 1940, j'ai remarqué, après le compte-rendu du Chef de brigade de Saurat (Ariège), que des ingénieurs faisaient un tracé de route du centre de Bédeilhac, en partant de la Route Nationale N°618, vers la grotte de Bédeilhac.

Des renseignements recueillis, il résulte que cette grotte, qui mesure environ 750 m. de longueur sur 30 m. de largeur, sera aménagée dans le plus bref délai possible, en une usine souterraine d'aviation. Elle est située à 300 m. Est du village, et occupera 3.000 ouvriers. Ces derniers habiteront dans les villages environnants, Bédeilhac, Saurat, etc

Ces travaux de Défense Nationale sont entrepris par la Société des Constructions Aéronautiques du Midi pour le compte de la

SECRET

Compagnie de l'Ariège

Section de Foix

N° 45/4

Destinataires :

M.M. Général Commandant 17e Région - B.C.R. -

- Préfet de l'Ariège
- Colonel Commandant

Rapport de la gendarmerie de Saurat (A.D.A., 17 W 189).

9 Registre des délibérations de la commune du Mas-d'Azil. Aucune délibération du conseil municipal n'a été prise à ce sujet, ni en mai, ni en juin ou juillet. Le conseil n'en sera informé que le 7 août 1940.

10 Joseph Mandement (1876-1958) : journaliste, « fouilleur » de la grotte du Mas-d'Azil dont il fut longtemps le conservateur, à qui l'on doit beaucoup de découvertes.

11 Séance du conseil municipal du Mas-d'Azil en date du 31 décembre 1939.

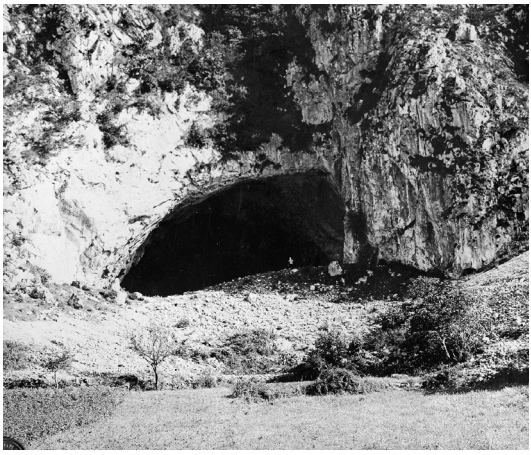
12 A. D. A., 17 W 189.

13 B.C.R. : Bureau de Centralisation des Renseignements.

Après une rapide enquête et selon les renseignements recueillis, il apprend que la grotte « qui mesure environ 750 mètres de long sur 30 de largeur, sera aménagée dans le plus bref délai possible en une usine souterraine d'aviation ». Cette dernière, selon son rapport, devrait occuper 3000 ouvriers qui habiteront dans les villages voisins. Enfin, il déclare que les travaux dépendent de la Défense nationale et sont entrepris par la Société des Constructions Aéronautiques du Midi[14] pour le compte de la maison Dewoitine.

Ainsi les autorités locales (mis à part la municipalité de Bédeilhac qui a consenti à louer la grotte qui lui appartient) ne semblent-elles pas avoir été mises au courant de cette entreprise qui met tout le monde devant le fait accompli.

Effectivement, des géomètres s'activent, y compris directement dans les champs de propriétaires privés qui arrivent à quelques mètres du porche, et balisent un tracé.



Entrée de la grotte en 1940. (Photographie Airbus Héritage A.D.H-G. FRAD031_00062_FI_001752)

Le 29 mai 1940, le comte Bégouën envoie un courrier à M. Rauzy[15], membre de la Société de Préhistoire Française, travaillant à Toulouse mais propriétaire à Bédeilhac, afin qu'il se rende à la grotte du lieu pour rencontrer les ingénieurs qui y seront dès le 1er juin, date de sa mise à disposition et départ de la location de la grotte de Bédeilhac aux usines Dewoitine. M. Rauzy s'y rend les 1er et 2 juin et adresse le 5 juin un rapport au comte Bégouën qui le transmettra ensuite au préfet de l'Ariège.

« Les ateliers s'étendraient :

- De l'entrée principale au point de la ligne de partage des eaux désignée sous le nom de bénitier

- Dans la galerie droite jusqu'au mur gallo-romain

- Il est vraisemblable qu'un autre atelier sera installé dans la grande salle particulièrement idoine où se trouvent le pilier renversé et le 1er bison.

---

14 L'ancienne Société Aéronautique Émile Dewoitine, dans le cadre des nationalisations des industries de guerre, a été rebaptisée SCNAM (Société des Constructions Aéronautiques du Midi) et sera absorbée en décembre 1940 par la SNCASE (Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Est).

15 Antoine Joseph Rauzy (18 juin 1881-2 octobre 1965), travaillait dans l'administration des Postes et possédait une maison à Bédeilhac, faisant face à l'entrée de la grotte. Il y prospecta avec Vidal, Mandement et Basile Jauze.

Je ne pense pas que les installations utiles puissent être poussées plus avant. La salle qui fait suite, assez restreinte, est en effet très humide par suite des fissures du plafond et de la perméabilité de la roche. Après les pluies, l'eau y atteint par endroits 0,60m de profondeur et le sol argileux est particulièrement glissant.

Les travaux d'aplanissement commenceraient dès l'entrée.

Il a été entendu que tous ossements séparés, poteries ou pierres qui pourraient paraître à formes curieuses ou anormales seraient, dans la mesure du possible, mis de côté, en tas.

Le dépôt de sable situé à droite dans la grande salle sera vraisemblablement utilisé. J'ai demandé que l'on veuille bien y prélever à la pelle seulement, c'est très faisable. A tort ou à raison, j'ai l'impression qu'il pourrait y avoir à cet endroit des traces de foyers et peut-être même des sépultures. Dans ce cas, j'ai demandé de suspendre les prélèvements à ce point précis. Il a été entendu que vous seriez immédiatement avisé ainsi que M. Méroc[16] ou moi de façon à ce que deux personnes puissent vérifier, continuer les fouilles et témoigner le cas échéant ainsi que le recommandent les statuts de notre Société.

J'ai fait visiter toute la grotte à M. l'ingénieur-géomètre et à un autre ingénieur[17] qui l'accompagnait en leur indiquant les différents points à protéger[18].

- La galerie Carthaillac Vidal dont la fermeture sera complétée
- Pour les 1re, 2e et 4e terrasses, les travaux se faisant en bas, aucune protection particulière. Il n'en n'est pas de même pour la galerie Basile Jauze[19] où sont les modelages et les dessins. Il est nécessaire d'interdire l'accès d'ailleurs très étroit.
- Les 400 points rouges au passage dit des Bossus (déversements Mandement)
- les dessins à l'ocre en face la galerie Mandement
- Le bison de la grande salle devant lequel sera mis un panneau en fibrociment

Après cette salle, une clôture devrait interdire l'accès du fond, de beaucoup le plus délicat.

Il m'a été particulièrement agréable de trouver chez tous ces messieurs une très évidente bonne volonté de ne rien détériorer.

Les ateliers seront éclairés à l'électricité. Il semble qu'il y aurait anachronisme à pousser plus loin l'éclairage.

---

16 Louis Méroc : (12 septembre 1904-18 juillet 1970), magistrat, élève du comte Bégouën et d'Henri Breuil, il sera directeur de la circonscription des Antiquités préhistoriques (région Midi-Pyrénées) et chargé de cours de préhistoire à Toulouse.

17 Plus précisément, M. Rauzy rencontre, M. Marasque, ingénieur géomètre chargé du tracé des travaux, M. Macari, directeur des travaux à la SNCAM et un capitaine aviateur délégué du ministère de l'Air.

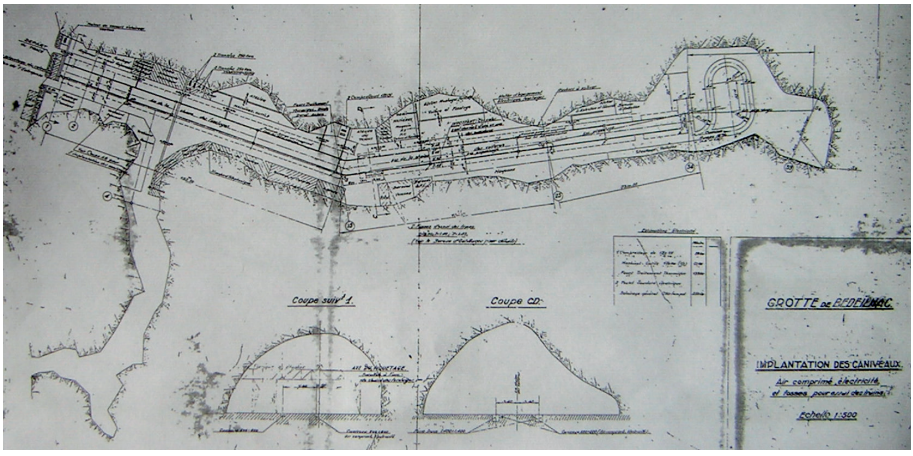
18 Pour plus de compréhension, on peut se référer au livre de René Gailli, La grotte de Bédeilhac. Préhistoire, histoire et histoires, 2006 (Toulouse : Éditions Larrey) : l'auteur y fait une description des différentes galeries et de ses richesses.

19 Galerie Jauze ou *diverticule aux bisons* (niveau de la première terrasse), à environ 400 mètres de l'entrée, dans la salle des éboulis.

J'ai mis à la disposition pour les travaux mes documents, photos, dessins et un calque de mon plan contenant toutes les indications.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Professeur »

Nous avons par ce rapport la confirmation que la date de location de la grotte donnée au 1er juin marque bien le début de la réalisation du projet commençant en premier lieu par les repérages et les études. Les travaux eux-mêmes ne pouvant commencer qu'après cette période et cette date. Cependant, M. Rauzy relate, ici, une visite complète de la grotte longue de 750m. L'étendue envisagée de l'aire des usines semble s'enfoncer à plusieurs centaines de mètres de l'entrée, utilisant la quasi-totalité de la surface de la cavité, y compris des zones d'intérêt préhistorique ou archéologique indéniable et protégées (la « grande salle » où se trouvent « le pilier renversé[20] et le 1er bison » faisant partie du projet). Ceci est confirmé par un plan d'ensemble des travaux envisagés, conservé à l'Aérothèque de Blagnac, concernant l'implantation des « caniveaux pour l'air comprimé, l'électricité et les fosses pour les essais des trains ».



Étendue des travaux envisagés par Dewoitine (Document : Aérothèque de Blagnac).

Le plan englobe une partie de la première galerie (dite Achille), à droite de l'entrée, dont la longueur est de 150 mètres. La galerie Vidal[21], et cela en conformité avec les recommandations du professeur Bégouën, reste protégée (accessible alors uniquement par un talus de plusieurs mètres de haut) et du reste très étroite : son utilisation n'est aucunement envisagée. Il en est de même pour la galerie Jauze.

De fait, la mécanique industrielle des usines Dewoitine s'est mise en route et les projets sont élaborés de façons précises et concerne en toute évidence pratiquement toute la grotte.

---

20 Le pilier renversé est connu sous le nom de « *tombeau de Roland* ».

21 Découverte en 1925, elle se situe, à droite de l'entrée et à 100 mètres de celle-ci.

À ce moment-là, et dès l'entrée, l'intérieur de la grotte est parsemée de blocs de pierre, de talus jusqu'à la première salle du fond dite « des éboulis », qui, comme son nom l'indique, est très accidentée et, évidemment, dans la pénombre. L'altitude de départ (entrée) est à 690 mètres, alors que le fond du « bras principal » est à 705 mètres.

La priorité est donc d'accéder au porche par une route carrossable. Pour ce faire, les terrains ont été loués sans problème à 19 propriétaires par la Société des Constructions Aéronautiques du Midi et les géomètres établissent un tracé sur lequel les travaux de terrassement commencent aussitôt.

Le 15 juin 1940, le comte Bégouën écrit au préfet (lettre en-tête : « Ministère de l'Éducation Nationale (Beaux Arts- Commission des monuments préhistoriques »):

« J'ai suivi, comme c'est mon devoir, la mise en train des travaux d'installation soit en recevant des rapports, soit en envoyant mon fils Louis, membre correspondant de la Commission, soit en me rendant moi-même sur les lieux. Je me suis parfaitement entendu avec M. Dewoitine et ses représentants. C'est ainsi que nous avons décidé de faire surveiller les travaux au point scientifique par des personnes compétentes.

Au Mas d'Azil, ce sera M. Mandement[22].

Pour Bédeilhac, je viens d'écrire à M. l'Inspecteur d'Académie de Foix, pour lui demander d'autoriser M. René Clastres[23], instituteur actuellement en congé, à accepter cette surveillance pendant les quelques temps où cela sera nécessaire. Je vous prie, M. le Préfet, de vouloir bien insister pour qu'il n'y ait aucune difficulté, ni aucun retard ».

« PS : veuillez trouver ci-joint copie de la lettre de M. Rauzy qui a été à Bédeilhac avec mes instructions. Vous pouvez la joindre au dossier car elle renferme des informations intéressantes ». Il s'agit du rapport du 5 juin cité ci-dessus.

Les travaux réalisés par Dewoitine

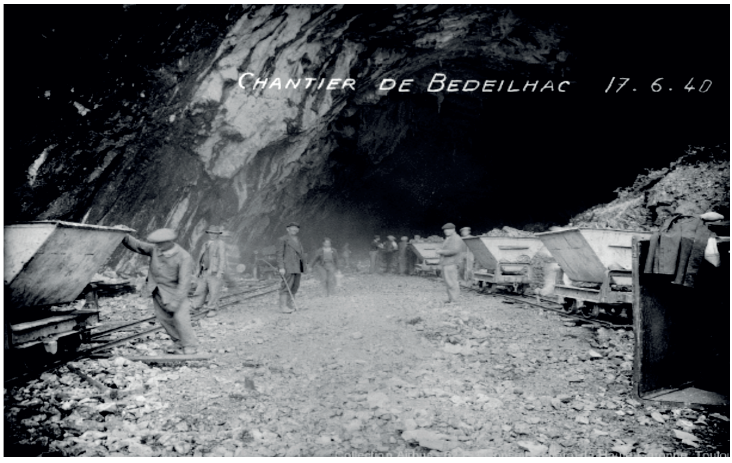
Le 17 juin 1940, une série de photographies est prise par l'entreprise Dewoitine montrant les chantiers en cours à Bédeilhac et au Mas-d'Azil.

À Bédeilhac, le chemin est tracé et l'on voit des dizaines d'ouvriers y œuvrant avec des wagonnets sur rails pour les remblais. À l'intérieur de la grotte, deux rangées de rails ont été installées permettant à des dizaines de wagonnets de sortir les matériaux, faisant ainsi une terrasse à l'entrée du porche et permettant d'empierrer le chemin d'accès. Visiblement, on déblaye les talus à la droite de la

22 Joseph Mandement est alors conservateur officiel de la grotte du Mas-d'Azil ; il le restera jusqu'en 1958.

23 René Clastres, né en 1908, est connu pour ses travaux à la grotte de Niaux dont une galerie et un des réseaux portent son nom.

galerie d'entrée (formée de gros blocs de pierres, de terre, etc.) pour combler la partie gauche afin de réaliser une surface plane. On y voit des pelles, des brouettes, des pioches. Aucune machine-outil n'a visiblement été installée.



Chantier de Bédeilhac - (Photographie Airbus Héritage, A. D. H-G FRAD031_00062FI 1839).

Quant au Mas-d'Azil, dont la location est effective, elle aussi, depuis le 1er juin 1940[24], l'essentiel des photographies montre que l'on électrifie la route et l'aire de l'entrée des touristes. Des machines-outils semblent être posées en bordure de route et sur le trottoir, sans être scellées, ainsi que sur l'aire d'accueil des touristes. Des piles de sacs de ciment et des monticules de sable montrent qu'il y a beaucoup à faire. Un mur est édifié en bordure de route fermant une cavité visible depuis celle-ci, avec une porte censée donner sur des bureaux. La circulation automobile y est toujours présente… en attendant la mise en place d'une déviation du tunnel qui a été prévue, passant par la métairie de Baudet.

Entrée de la grotte du Mas-d'Azil.
(Photographie Airbus Héritage, A. D. H-G FRAD031_00062_FI_001850).

24 Registre des délibérations de la commune du Mas-d'Azil (séance du 7 août 1940).

À noter qu'au milieu de cette série de photographies se trouve la reproduction d'un plan qui semble bien montrer qu'a été envisagée la construction d'une vaste plate-forme au-dessus de la rivière Arize, partant de quelques mètres après l'aire d'accueil des touristes (côté bourg du Mas-d'Azil) jusqu'au porche d'entrée (côté village de Maury).

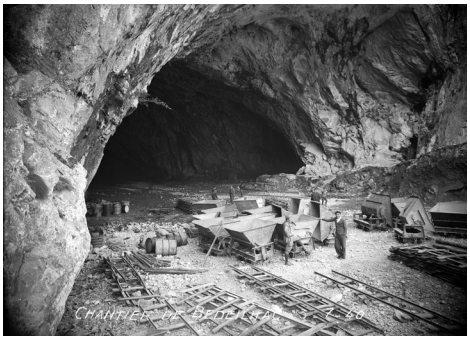
Mais des événements sur le front militaire se sont succédé et ont fait évoluer les rapports de force. La capitale, Paris, est prise par les Allemands le 14 juin. Le 17, le nouveau gouvernement de Pétain demande l'armistice (« Il faut cesser le combat ») qui est signé le 22 juin.

Dès le 20 juin, M. Dewoitine rencontre à Bordeaux-Mérignac le général Pujo, nouveau ministre de l'Air[25], et lui déclare qu'il souhaite continuer la lutte et se mettre à la disposition des Alliés. Mais il apprend que la SNCAM ne peut plus être remboursée des fonds qu'elle a avancés pour l'État. Le lieutenant-colonel Jules Menj dit Meny, de la Direction des fabrications du ministère, lui ordonne la destruction des moyens de production des usines et des avions en cours de fabrication[26]. M. Dewoitine refuse d'obéir à ces instructions, amorçant, de ce fait, un conflit avec Vichy dont il ne sortira pas gagnant[27].

Le 29 juin 1940, une lettre de la Société Nationale de Construction Aéronautique du Midi, 25 rue Montaudran, à Toulouse, siège social à Neuilly-sur-Seine, est envoyée au préfet de l'Ariège: « par suite des circonstances actuelles, nous devons arrêter les travaux d'aménagement que nous avions entrepris à Bédeilhac et au Mas-d'Azil »[28]. Nous sommes, alors, à moins d'un mois après l'occupation effective des grottes de Bédeilhac et du Mas-d'Azil par l'usine Dewoitine et le début des aménagements prévus.

Le 3 juillet 1940, une nouvelle série de photographies est réalisée.

On y voit clairement que le matériel (rails et wagonnets) pour le nivellement de la grotte de Bédeilhac a été démonté et rangé sous le porche.



Entrée de la grotte de Bédeilhac. (Photographie Airbus Héritage, A. D. H-G FRAD031_00062_FI_001922).

25 Fonction qu'il occupe du 16 juin au 12 juillet 1940.

26 Ces informations proviennent de Marie-Madeleine Olivier, centre de documentation de l'Institut de Technologie des Transports et des Communications de Toulouse.

27 Il sera accusé d'atteinte à la sûreté de l'État et poursuivi.

28 A. D. A., 5 W 66.

Restent, encore, des rails sur un talus que l'on a commencé à araser. Celui existant à l'entrée du porche, à droite de la paroi, n'a pas été complètement débarrassé. L'électricité n'a pas été installée : on a profité de la luminosité naturelle pour travailler sur une profondeur d'une centaine de mètres (à la hauteur de la galerie Vidal). Quant au chemin, il est presque entièrement empierré ; près de gros tas de cailloux destinés à l'empierrement, on voit des rails et des wagonnets ainsi que des ouvriers (et, sur un cliché, un militaire visiblement gradé).

Quant au Mas-d'Azil, si l'électricité est toujours installée, les sols sont nets, sans machines-outils ni sacs de ciment ou tas de sable. Des véhicules ont pris place à l'aire d'entrée des touristes qui était, quelques jours auparavant, encombrée de matériaux.

Le repli et la fin des travaux envisagés sont donc bien enclenchés.

Le 9 juillet, le service du commissariat spécial de l'Ariège contrôle le personnel de l'entreprise travaillant à la construction du chemin à Bédeilhac. 92 ouvriers y sont employés (14 Français, 47 Belges, 23 Espagnols, 7 Andorrans et 1 Portugais). La note ajoute que « 60 Belges travaillent, récemment, à l'aménagement de la grotte (entreprise industrielle) ».

Le 10 juillet, M. Dewoitine et son épouse obtiennent un visa pour les États-Unis.

Le 11 juillet, la SNCAM fait savoir au préfet que 80 à 90 ouvriers belges travaillant à l'usine de Bédeilhac vont être licenciés d'ici 8 à 10 jours.

Ainsi s'achève, à peine amorcé, le projet de construction des usines souterraines prévues en Ariège pour le Ministère de l'Aviation par les usines Dewoitine.

Pour le Mas-d'Azil, dont la finalité était d'usiner de petites pièces, outre une construction pour l'installation d'un transformateur électrique[29] et des lignes d'éclairage en cours d'installation, juste quelques plots d'ancrage en béton pour les machines-outils, quelques nivellements sur des parties de galeries (fort étroites ou de peu d'ampleur) et un bâtiment de petite taille devant servir de bureaux ont été réalisés[30]; la route (dont les entrées devaient être fermées) est restée voie de communication habituelle malgré les travaux (une déviation étant encore à l'étude).

Quant à Bédeilhac, les travaux de terrassement (abaissement du sol côté droit et enlèvement des blocs de pierres) venaient à peine de commencer sur une centaine de mètres ; une voie d'accès à la grotte, longue de 700 mètres, est presque achevée.

---

29 La municipalité du Mas-d'Azil n'exigera pas sa démolition. Elle se réservera, cependant, de faire *« remettre en état la ligne d'éclairage intérieure des cavités sur laquelle il avait été fait des branchements divers »* aux frais de la Société aéronautique (Registre des délibérations de la commune du Mas-d'Azil, 7 août 1940).

30 À signaler qu'une salle dite, de nos jours, de *« Mandement »* portera, dès 1941, le nom de *« Salle Dewoitine »* (celle-ci sera, d'ailleurs, souvent, dénommée en une seule appellation : *« salle Mandement-Dewoitine »*). Dans cet espace, à environ 40 mètres au-dessus de l'Arize, pourtant d'un accès difficile, avait été envisagé un atelier d'usinage.

Aucun élément de l'avion de chasse D520 envisagé pour être construit en Ariège n'arrivera dans une de ces deux grottes. Seules quelques machines-outils et des caisses de matériel sont arrivées de Toulouse pour installer des ateliers au Mas-d'Azil (qui ne furent jamais opérationnels).

Les grottes libérées de l'occupation industrielle, les fouilles reprennent. Au Mas-d'Azil, le fameux propulseur *« le faon aux oiseaux »* (-13 000 ans) est découvert par Saint-Just Péquart, mandataire de l'abbé Breuil[31]. De même, à Bédeilhac, Romain Robert[32] reprend ses activités de fouilles.

Cependant, l'expérience Dewoitine montre une faille dans le classement de la grotte du Mas-d'Azil qui affiche à son entrée « monument historique », mais ne l'est pas officiellement. Jusque là, seule une convention d'exploitation touristique en date du 10 mars 1937 (approuvée le 7 juin 1937 par la préfecture) fonctionnait entre la municipalité et M. Pons, propriétaire des surfaces surplombant la grotte. Le 7 juin 1941, le maire Laffitte du Mas-d'Azil, avec l'aval de M. Pons, répond favorablement à M. Bonis, architecte des Bâtiments de France, qui a demandé l'adhésion de la commune au classement[33]. L'année suivante, la zone préhistorique de la grotte est enfin classée monument historique (9 août 1942, complété les 9 et 26 octobre 1942).

Le 7 août 1940, le maire du Mas-d'Azil informe son conseil municipal de la convention entre M. Dewoitine, délégué de la Société Nationale de Construction aéronautique, et la commune au sujet de l'installation dans la grotte à la date du 1er juin 1940 (convention qui sera approuvée par la préfecture le 9 août suivant). La délibération précise : « L'armistice étant intervenu et les travaux d'installation à la grotte n'ayant pu de ce fait être terminés, résiliation a été faite de cet accord. La commune garde les 7500 francs versés ». Cette somme sera affectée au budget dans les « Recettes supplémentaires » avec l'intitulé « Indemnité versée par M. Dewoitine pour grottes ».

Le 12 novembre 1940, l'architecte des Bâtiments de France, M. Bonis, avertit le préfet de l'Ariège, que la Société des Constructions Aéronautiques du Midi demande à résilier le contrat qu'elle avait avec la commune de Bédeilhac pour la location de la grotte depuis le 1er juin[34]. Les conseillers municipaux de Bédeilhac, ce même jour, acceptent la résiliation.

---

31 Saint-Just Péquart, préhistorien alors reconnu avec sa femme Marthe, verra son engagement auprès du régime de Vichy le rayer du panthéon des préhistoriens : il sera exécuté le 11 septembre 1944 (cour martiale de Montpellier). Il avait déposé au Musée de l'Ariège, en juin 1944, le résultat de ses fouilles et ses manuscrits.

32 Futur fondateur de la Société Préhistorique de l'Ariège (13 décembre 1945), ami et disciple de l'abbé Henri Breuil, il découvrira à Bédeilhac la sculpture en bois de renne *« le faon à l'oiseau »* (semblable à celle trouvée au Mas-d'Azil par Saint-Just Péquart).

33 A. D. A., 624 W 30. La demande est confirmée et acceptée par le conseil municipal le 19 octobre 1941. Cependant, la commune demande à se réserver la *« salle Dewoitine »* pour des *« séances récréatives, théâtre, cinéma, concerts, etc…* », confirmant par la même occasion que cette salle a bien été aménagée.

34 A. D. A., 194 W 61.

Une inspection de la grotte est alors réalisée par les Beaux Arts. Le 11 février 1941, M. Bonis écrit au préfet : « J'ai l'honneur de vous connaître qu'aucune déprédation ou détérioration n'ayant été constatée aux travaux exécutés par les Beaux Arts dans la grotte de Bédeilhac, la résiliation du bail demandé peut être accordée. La SNCAM n'a d'ailleurs pas installé ses machines par suite des événements. Une route d'accès à la grotte a été construite qui permet aux voitures d'arriver à l'entrée ». Cette appréciation diffère de celle de l'abbé Breuil qui, le 28 février 1941, viendra à Bédeilhac et ne pourra que constater, avec Romain Robert, que les travaux entrepris avaient mis à jour et détruit en grande partie des foyers magdaléniens. Des précisions nous sont données par un article rédigé avant septembre 1942 par Romain Robert dans le *Bulletin de la Société Préhistorique Française* de 1943[35]. « Bien que déjà fort dégradée, la grotte de Bédeilhac devait subir un sort encore plus déplorable par suite des travaux exécutés pour l'installation d'une usine. Mon respecté Maître, M. l'abbé Breuil, avec qui je visitai la grotte le 28 février 1941, constate que ces travaux avaient en grande partie détruit, à la bifurcation de la galerie principale et de celle allant à la deuxième entrée[36], des niveaux de foyers de l'Age du Renne dont les restes exposés à la vue, en pleine lumière, étaient en danger immédiat d'être détruits par n'importe quel visiteur incompétent. Il me chargea d'en entreprendre les fouilles… Du niveau archéologique, les aménagements exécutés pour l'usine en question, et le nivellement de la grotte, n'avaient laissé subsister que d'étroits lambeaux contre la paroi ». À propos de l'un d'eux qu'il fouille : « L'abondance des objets recueillis par rapport au faible volume de ce petit lambeau de couche restée en place dans le gisement de Bédeilhac montre combien cette station devait être riche. L'on ne peut que regretter que les dégradations dont elle a été l'objet aient privé la science de documents du plus haut intérêt ».

Reste le chemin d'accès long de 700 mètres qui traverse 19 propriétés auxquelles sont versées des indemnités attribuées par le secrétariat d'État à l'Aviation via la Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Midi. Ce dernier, en 1942, propose de faire une remise gracieuse de la voie au département à la charge d'acquérir les terrains[37]. Celui-ci se pose la question : « Quelle retombée pour le département ? » et n'est guère enthousiaste. Enfin, lors de la séance du 10 juin 1943, le Conseil départemental déclare : « Cette voie présente un intérêt touristique certain ; la grotte est classée monument historique. Le Conseil Départemental est d'accord sous réserve de récupérer par la suite la somme engagée sur les droits d'entrée pour la visite de la grotte ». Cependant, ce chemin reste enclavé dans des terrains de particuliers qui continuent à demander une location.

---

35 « Nouvelles fouilles à Bédeilhac (Ariège) », Romain Robert, Bulletin de la Société Préhistorique Française, 1943, volume 40, p. 276-281

36 Cette seconde entrée se trouve en bout de la première galerie à droite du porche.

37 A. D. A., 58 W 1.

L'occupation allemande

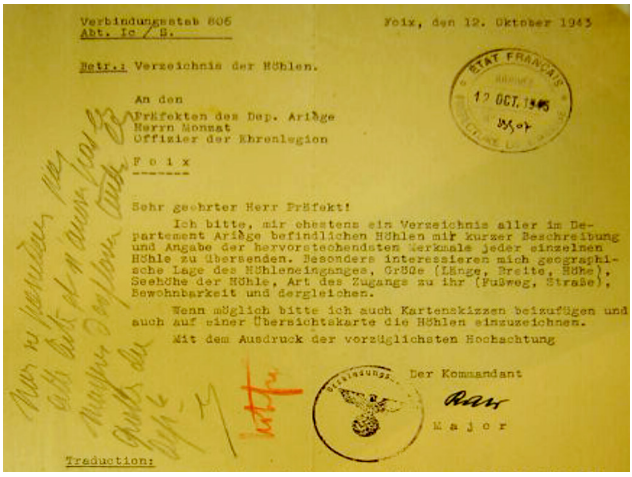
Le 12 novembre 1942, les forces allemandes occupent la zone libre. Fin décembre, une Kommandantur s'installe à Foix ; plusieurs localités de l'Ariège voient des immeubles ou hôtels réquisitionnés pour les forces d'occupation.

Moins d'un an après, le 12 octobre 1943, le préfet de l'Ariège reçoit une lettre du commandant allemand du service de liaison pour le département de l'Ariège, à Foix[38] :

« Je vous prie de vouloir bien me faire parvenir le plus tôt possible une liste de toutes les grottes qui se trouvent dans le département de l'Ariège avec description concise de chacune d'elles, ainsi qu'avec indication des particularités caractéristiques. Les détails qui m'intéressent sont avant tout : situation géographique de l'entrée de la grotte, grandeur (longueur, largeur, hauteur), altitude au-dessus du niveau de la mer, accès (sentier, route, etc…), si elle est habitable, etc.

Si possible, je vous prie de vouloir bien y joindre des croquis et les marquer sur une carte ».

Les services de la préfecture notent pour la réponse à donner que « Nous ne possédons pas cette liste et n'avons pas les moyens d'explorer toutes les grottes du département ».



Verbindungsstab 806 Foix, den 12. Oktober 1943
Abt. Ic / B.

Betr.: Verzeichnis der Höhlen.

An den
Präfekten des Dep. Ariège
Herrn Monsat
Offizier der Ehrenlegion

F o i x

Sehr geehrter Herr Präfekt!

Ich bitte, mir ehestens ein Verzeichnis aller im Departement Ariège befindlichen Höhlen mit kurzer Beschreibung und Angabe der hervorstechendsten Merkmale jeder einzelnen Höhle zu übersenden. Besonders interessieren mich geographische Lage des Höhleneinganges, Größe (Länge, Breite, Höhe), Seehöhe der Höhle, Art des Zugangs zu ihr (Fußweg, Straße), Bewohnbarkeit und dergleichen.

Wenn möglich bitte ich auch Kartenskizzen beizufügen und auch auf einer Übersichtskarte die Höhlen einzuzeichnen.

Mit dem Ausdruck der vorzüglichsten Hochachtung

Der Kommandant

Major

Traduction:

Demande d'inventaire des grottes par les Allemands (A. D. A., 17 W 189).

Faute d'avoir la liste des grottes de l'Ariège, les autorités allemandes, bien renseignées, reprennent le projet de Dewoitine en se focalisant, elles aussi, sur Bédeilhac et le Mas-d'Azil.

38 A. D. A., 17 W 189.

La préfecture rappelle au commandant Rau que ces grottes sont Monuments historiques[39] et qu'elles renferment des richesses préhistoriques exceptionnelles. De plus, elle signale qu'en application des lois en vigueur, il ne pouvait en être disposé[40].

Le 10 décembre 1943, le préfet écrit au ministre secrétaire d'État à l'Éducation nationale, secrétariat général des beaux-arts : « le commandant de la Verbindungsstab[41] de Foix m'a fait part d'un projet de l'Autorité Allemande de réquisitionner pour la Luftwaffe les grottes de Bédeilhac et du Mas d'Azil.

Le commandant du Verbindungsstab m'a donné l'assurance qu'il allait adresser un rapport aux autorités supérieures allemandes pour mentionner la réserve faite et pour demander qu'il ne soit pas procédé à la réquisition, pour sauvegarder les monuments historiques dont il est question[42] ».

Le 14 décembre, le maire de Bédeilhac écrit au préfet : « Je crois de mon devoir de vous signaler les faits suivants concernant notre commune. A diverses reprises, des commissions allemandes sont venues visiter la grotte de Bédeilhac. Nous avons été d'ailleurs avertis une fois par l'Aéro-Club du Midi. Nous n'avons jamais eu de proposition de la part des autorités allemandes. Dans le cas où celles-ci voudraient occuper la grotte de Bédeilhac, voudrez vous bien nous dire quelle conduite nous devons tenir, ainsi que les formalités que nous avons à accomplir ».

Le 18 décembre, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées rappelle au préfet que le chemin d'accès à la grotte de Bédeilhac appartient encore à la Société Aéronautique du Midi (anciens établissements Dewoitine) et que les frais d'acquisition par le Conseil départemental et la location des terrains nécessaires se poursuivent. « Je pense qu'il y aurait lieu, en tous cas, d'obtenir des demandeurs qu'ils prennent à leur charge non seulement les frais d'entretien du chemin, mais aussi et peut-être, soit les frais d'acquisition, soit qu'ils paient une location ». Enfin, l'ingénieur en chef rappelle que la grotte appartient à la commune de Bédeilhac. Pour ce qui est du Mas-d'Azil : « La partie occupée par la R.N. appartient à l'État. Il ne m'est pas possible de dire dans l'immédiat les dispositions à prendre pour permettre une déviation de la la R.N. par l'ancien chemin…».

Le 20 décembre, le préfet envoie un courrier à l'administration des beaux-arts sur la demande de réquisition par les autorités allemandes des grottes de Bédeilhac et du Mas-d'Azil. Ce même jour, le comte Bégouën écrit au préfet : « On m'écrit du Mas d'Azil que la préfecture de Foix aurait avisé un habitant de la localité que les Allemands reprenant le projet de M. Dewoitine réquisitionneraient

39 Si la grotte de Bédeilhac était classée Monument historique depuis le 18 septembre 1929, celle du Mas-d'Azil ne l'a été, officiellement, que le 9 août 1942 (classement complété le 26 octobre 1942).

40 Il est ici question de la prescription de la législation des Monuments historiques (art. 9 de la loi du 31 décembre 1913) stipulant qu'il ne peut être procédé dans ces grottes à des travaux de modifications ou d'aménagements quelconques sans une autorisation ministérielle préalable.

41 Groupe de liaison franco-allemand, dont l'État-major est l'interlocuteur privilégié de la préfecture. Celui de l'Ariège porte le n° 806.

42 A. D. A., 279 W 16.

la grotte. Comme je n'ai pas été saisi officiellement de cette affaire, je considère ce bruit comme un de ces ragots qui circulent trop facilement ».

L'urgence pour la préfecture devient de prévoir la déviation de la R.N. 119 du Mas-d'Azil passant par le tunnel naturel de la grotte. Le préfet a demandé à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées d'étudier le dossier. Celui-ci fait sa proposition, le 27 décembre, au ministère de la Production Industrielle et des Communications. Ces dispositions prévoient :

- une déviation au-dessus de la grotte par les chemins V.O. n°2 (ancien tracé de la route nationale) et 10 de la commune du Mas-d'Azil pour la circulation locale.
- une déviation par les itinéraires détournés pour les poids lourds et les « véhicules venant de loin ».

30 décembre 1944 : Arrivée d'un rapport de l'ingénieur en chef du département de l'Ariège sur l'occupation de la RN du Mas-d'Azil par « les autorités d'opération » et sa déviation.

Il vient d'être informé téléphoniquement par le préfet d'une démarche par les autorités d'opération pour couper la circulation sur la RN « pendant une durée indéterminée, mais qui semble être devoir être assez longue puisque l'installation d'usines y semble prévue ». Le préfet déclare qu'il ne s'agit, là, que d'un projet, mais qu'il faut anticiper. Rappelant que cette route a été réalisée en 1854, il en fait l'historique en mentionnant qu'en 1940 « des dispositions sommaires avaient été envisagées pour permettre la déviation de la circulation et reprendre l'ancien chemin. Les travaux d'aménagement n'ayant pas pu, à cette époque déjà, être menés rapidement, la circulation avait été maintenue par le parcours actuel entre les blocs de béton destinés à servir de socle de moteurs, lorsque l'armistice vient brusquement mettre fin à l'état de choses ».

Dans un autre courrier (du 10 janvier 1944), l'ingénieur en chef est plus précis sur les intentions allemandes: « déviation de la circulation en vue de la remise aux autorités allemandes du tunnel de la grotte du Mas d'Azil à effet d'y installer des usines »[43].

26 janvier 1944 : Une note du service des relations Franco-Allemandes est remise à M. le préfet au sujet de l'occupation éventuelle des grottes de Bédeilhac et du Mas-d'Azil par les autorités allemandes qu'elles réquisitionneraient en précisant que c'est pour les mettre au service de la *« Lufvaffe »* et qu'il a informé le ministère secrétaire de l'État de l'Éducation nationale, le 20 janvier, de ce projet.

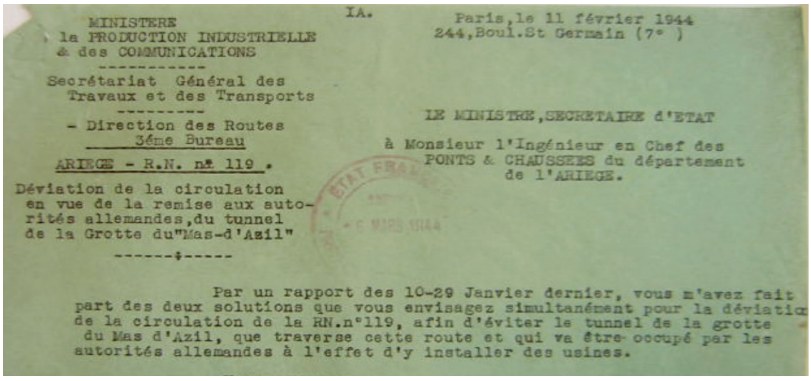
Ce même jour, le préfet reçoit une réponse du ministère secrétaire d'État à l'Éducation nationale (beaux-arts) : « Les grottes en question qui contiennent des peintures préhistoriques extrêmement rares présentent une valeur scientifique inestimable et toute réquisition serait de nature à en compromettre la

43 A. D. A., 17 W 189.

conservation », « me tenir au courant dès que vous aurez obtenu une réponse des autorités allemandes ». Pour ce qui concerne le Mas-d'Azil et sa déviation « il en résulte que des inconvénients que l'on peut atténuer par l'exécution de travaux ».

Le 2 février, le ministère de la Production Industrielle et des Communications écrit à l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de l'Ariège à propos de la mise à disposition des autorités allemandes du tunnel « de la grotte du Mas-d'Azil ». Averti le 27 décembre 1943 des intentions allemandes « à l'effet d'y installer une usine », le préfet ayant demandé à l'ingénieur en chef de prévoir la coupure de la circulation de la R .N. et d'étudier sa déviation, le directeur des routes signale « que toutes modifications du tracé des routes et chemins imposées par les autorités allemandes doivent, en définitive, être mises à leur charge » et « si les autorités allemandes refusaient de prendre en charge les dépenses de mise en état de viabilité des déviations qui auraient été approuvées, vous auriez à proposer à M. le préfet de saisir d'urgence M. le ministre Secrétaire d'État à l'Économie Nationale et aux Finances ».

Le ministère, par une dépêche du 11 février, en réponse à la lettre du 27 décembre 1943, admet la nécessité des deux solutions et donne son accord sous réserve que les dépenses seront prises en charge par les autorités allemandes qui devront également résoudre tous les problèmes de main-d'œuvre, de matériel et de matériaux.



MINISTERE
la PRODUCTION INDUSTRIELLE
& des COMMUNICATIONS

Secrétariat Général des
Travaux et des Transports

- Direction des Routes
3ème Bureau

ARIEGE - R.N. n° 119 .

Déviation de la circulation
en vue de la remise aux auto-
rités allemandes, du tunnel
de la Grotte du "Mas-d'Azil"

IA.

Paris, le 11 février 1944
244, Boul. St Germain (7e)

LE MINISTRE, SECRETAIRE d'ETAT

à Monsieur l'Ingénieur en Chef des
PONTS & CHAUSSEES du département
de l'ARIEGE.

Par un rapport des 10-29 Janvier dernier, vous m'avez fait part des deux solutions que vous envisagez simultanément pour la déviation de la circulation de la RN.n°119, afin d'éviter le tunnel de la grotte du Mas d'Azil, que traverse cette route et qui va être occupé par les autorités allemandes à l'effet d'y installer des usines.

Déviation du tunnel de la grotte du Mas-d'Azil « à effet d'y installer des usines ». - (A. D. A., 279 W 16).

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées a évalué le coût des opérations et propose au préfet, le 4 mars, de mettre les autorités allemandes au courant de cette situation. La facture des dépenses s'élèverait à 410 000 F répartis comme suit :

- 40 000 F pour l'aménagement de la déviation directe au-dessus de la grotte
- 10 000 F pour la signalisation des itinéraires détournés.

Le 14 février, dans une minute, le préfet avertit officiellement le comte Bégouën (qui réside dorénavant à Montesquieu-Avantès) des intentions du commandant du Verbindungsstab portant sur le projet de réquisition des grottes de Bédeilhac et du Mas-d'Azil et précise qu'il a signalé aux autorités allemandes les

objections à cette démarche. Le comte Bégouën lui fait savoir qu'il a délégué son collègue M. Saint-Just Péquart pour suivre cette affaire.

L'intérêt des richesses préhistoriques des grottes, les problèmes pratiques ainsi que le coût pour y remédier sont mis en avant et permettent de reculer l'échéance. Il semble que les projets des Allemands évoluent. Dans une lettre de l'ingénieur des Ponts et Chaussées, au bas de la page, nous trouvons une note : « Les autorités allemandes ont fait connaître que le projet intéressant la grotte du Mas d'Azil pourrait être abandonné »[44].

Cependant, l'ingénieur en chef du département poursuit son travail et donne des arguments au préfet le 7 mars: « Les travaux ne pourront s'exécuter que s'il peut être mis à notre disposition le personnel, le matériel et les matériaux » dont « 2 mineurs et 20 terrassiers, presqu'impossibles à trouver après les prélèvements divers faits dans notre département ». Le 8 mars, le préfet écrit au commandant du Verbindungssbat pour lui signaler que le ministère de la Production Industrielle et des Communications prévoit la somme de 410 000 F pour la réalisation de la déviation. « Les travaux pourraient être exécutés dans un délai d'un mois à partir du jour où l'administration disposerait de toutes les ressources demandées. Je vous prie de bien vouloir envisager le remboursement des dépenses qui seront engagées par les Autorités Allemandes locales ».

Parallèlement, au ministère de l'Éducation nationale, section des beaux-arts, l'on prépare une parade concernant le Mas-d'Azil. Le 7 février 1944, l'inscription des débouchés du tunnel de l'Arize et de ses abords à l'inventaire des sites est annoncée; le 9 mars 44, le préfet avertit l'architecte départemental des Monuments Historiques de l'inscription du cours souterrain de l'Arize au Mas d'Azil sur la liste des sites et monuments naturels classés. Enfin, le 12 avril, le ministre de l'Éducation nationale (beaux-arts) inscrit à l'inventaire des sites la partie de la route nationale n°119 située à l'intérieur du tunnel de l'Arize au Mas-d'Azil appartenant à l'État.

Devant les difficultés de tous ordres (pratiques et financières concernant la déviation du tunnel de la grotte du Mas-d'Azil, juridiques pour ce qui est de l'appropriation et de l'exploitation du tunnel), les autorités allemandes abandonnent définitivement leur projet sur ce site pour se consacrer à celui de la grotte de Bédeilhac qui ne fait pas l'objet d'opposition spéciale et qui se trouve dans la Zone Réservée Pyrénéenne avec des restrictions de circulation.

L'occupation de la grotte de Bédeilhac

Le repli sur la grotte de Bédeilhac n'est pas anodin. Située en Zone Réservée, les contrôles y sont sévères (sauf-conduits, proximité de la frontière qui entraine plusieurs postes de douanes, ressources industrielles non négligeables, axe routier, etc.).

44 A. D. A., 279 W 16.

Pourtant, à la préfecture de l'Ariège, tous les fonctionnaires ne sont pas mains et pieds liés au service du préfet Cons et de la mouvance prônant la collaboration. La preuve en étant l'entreprise de retardement des projets allemands sur le Mas-d'Azil en faisant valoir les problèmes administratifs. Il semble bien que la position géographique de la grotte de Bédeilhac n'a pu entraver son exploitation. À partir du mois d'avril, un service de Renseignements pour le Corps Franc de Libération (Mouvements Unis de la Résistance) au nombre de quatorze agents comporte bon nombre de responsables de bureaux de la préfecture (Ravitaillement, Police, etc.). Parmi eux, Ernest de Nattes (futur préfet de l'Ariège à la Libération) chargé autant du convoi de courriers confidentiels entre Toulouse et Barcelone (transitant par Auzat, puis l'Andorre grâce à des républicains espagnols) que de faire remonter au responsable régional des Services de Renseignements de la Résistance, dépendant de Philippe Monod, des faits ou la situation militaire ou psychologique et sociale de la population ariégeoise. Le 21 mai 1944, il rédige sa 63e note[45] :

« Après avoir procédé à la réquisition de la grotte de Bédeilhac, les Allemands vont exécuter en ce lieu d'importants travaux d'aménagement et de transformation.

L'organisation Todt serait chargée des travaux de terrassement et occuperait des ouvriers payés à raison de 50 F de l'heure.

Il serait question d'installer dans cette grotte un atelier de réparations des avions Juncker. 2000 ouvriers sont prévus pour lesquels seraient réquisitionnées les villas de Ussat les Bains. En outre, des baraquements seraient montés.

Le matériel d'usine est amené de la firme Dewoitine de Toulouse. D'autre part, je sais de sources sûres que du matériel très précieux serait amené de Bayonne. Les Allemands ont l'intention de faire voyager ce matériel par route car ils n'ont pas confiance aux transports ferroviaires.

En outre, les Allemands ont réquisitionné de grands terrains plats se trouvant à proximité de la grotte de Bédeilhac. Il serait très possible d'aménager sur ces terrains une piste d'atterrissage et d'envol[46].

Selon les plans allemands, l'ensemble des travaux doit être terminé le 1er juillet.

La grotte de Bédeilhac est très spacieuse. Outre les galeries secondaires déjà murées par les Allemands, elle présente une salle principale de 30 mètres de large, 400 mètres de profondeur et 80 mètres de haut. Le sol est à peu près uni, le terrain ferme et peu encombré de roches éboulées ».

À en croire la note d'Ernest de Nattes, les Allemands auraient déjà fait des travaux à la date du 21 mai 1944: les galeries secondaires ont été murées.

Une autre indication sur la date du commencement des travaux effectués par les Allemands en Haute-Ariège nous est donnée par une délibération du conseil

45 Fonds Latapie : A. D. H-G., 16 J 55.

46 En fait, les seuls terrains réquisitionnés ne sont que ceux devant servir à la construction de la route reliant Bédeilhac à la grotte (comprenant, il est vrai, quelques hectares).

municipal de la commune de Bédeilhac en date du 26 mai 1944 à propos de l'avis favorable du classement de la voie menant à la grotte en chemin départemental, considérant que « le dit chemin n'a pas d'utilité communale, mais qu'il est utile au point de vue national pour la construction d'une usine à l'intérieur de la grotte (travaux en cours) »[47].

Cette délibération fait suite à une enquête prévue du 10 au 24 mai 1944 après un arrêté du 11 avril de la même année portant sur le classement de cette voie d'accès à la grotte. Il en résulte que les propriétaires des terrains (qui disent n'avoir pas été dédommagés pour les années précédentes) sont contre le classement du chemin en voirie départementale et estiment que l'ancien chemin est suffisant pour aller dans leurs champs. Il n'est mentionné, alors, ni de travaux à la grotte ni d'engins pouvant traverser ces parcelles. Nous pouvons en conclure que lors de l'enquête purement administrative, l'occupation allemande de la grotte n'est pas effective. On peut supposer, tout de même, qu'un accord financier plus favorable que la proposition départementale a été conclu entre d'une part les 19 propriétaires des terrains sur lesquels a été aménagée la voie conduisant à la grotte et d'autre part les autorités allemandes. En effet, les travaux auraient débuté en empruntant cette route sans statut. Cependant, le maire de Bédeilhac déclarera que les terrains ont été réquisitionnés le 4 juin 1944[48].

Le 26 mai, le maire, favorable au classement, déclare « qu'il est utile au point de vue national pour la construction d'une usine à l'intérieur de la grotte » : la motivation semble claire et répond à un besoin qui n'est pas exprimé, officiellement, durant l'enquête. La formule *« intérêt national »* est toute politique : on peut facilement imaginer qu'elle est le fruit d'une négociation, au moins avec la préfecture qui a fait le choix de se soumettre aux exigences des Allemands[49] dépassant les intérêts propres de la commune de Bédeilhac. Le fait que la délibération ajoute la parenthèse « travaux en cours » montre bien qu'ils sont récents et que les élus sont mis devant le fait accompli, peut-être pour se dédouaner vis-à-vis des propriétaires des parcelles occupées par ledit accès à la grotte et dont la plupart sont de la commune. Il n'a pas été retrouvé de contrat de location de la grotte de Bédeilhac à cette période. Seul un courrier au préfet, début octobre 1944, disant qu'aucune organisation allemande n'a occupé des maisons de particuliers, nous apprend qu'il y a eu « Réquisition de la grotte de Bédeilhac (communale) et des parcelles de terrain appartenant aux particuliers Organisation Todt, Construction aéronautique) »[50]. On peut supposer ou conclure que les travaux dans la grotte n'ont commencé que dans la seconde moitié

47 A. D. A., 58 W 1.

48 A. D. A., 17 W 149.

49 A. D. A., 5 W 53 : Dans son rapport du 31 mai 1944, le préfet signale à propos du Verbindungstab que la *« récente nomination d'un colonel à la tête de cet État-major paraît de nature à entraîner moins de souplesse dans ces relations »* (franco-allemandes). Dès sa venue, ce dernier impose d'établir son personnel au lycée de Foix qui est alors entièrement réquisitionné (une partie seulement était déjà occupée par des troupes allemandes) et une prise en mains plus ferme des rapports avec la préfecture et sur le département se révélera… L'accélération de la réalisation du projet allemand à Bédeilhac ne doit pas être étrangère à ce changement de commandement du Verbindungstab.

50 A. D. A., 17 W 196.

du mois de mai 1944. Ceci semble conforté par l'extrait d'un article paru en 1946 de Romain Robert : « Les travaux furent repris par les Allemands fin mai 1944 »[51].

Les travaux consisteront en la poursuite du nivellement (sur 300 à 350 mètres) commencé par les usines Dewoitine en 1940 et du bétonnage (sur une centaine de mètres). Un bâtiment d'environ 25 mètres sur 5 fut construit sur le côté gauche de l'entrée et la grotte fut électrifiée sur environ 350 mètres. Romain Robert nous éclaire sur quelques points, même s'ils sont liés à ses préoccupations préhistoriques. « Les travaux repris par les Allemands fin mai 1944 consommèrent la destruction des couches archéologiques de l'entrée, sur environ 300 mètres, à l'exception de celles qui pourraient exister dans les parties profondes encore intactes de la grotte.

Les talus détritiques plaqués contre les parois furent attaqués à la mine et à la pioche par de nombreuses équipes d'ouvriers, et les déblais, transportés au moyen de wagonnets, étaient utilisés pour niveler le sol qui, recouvert d'un plancher en béton, devait servir de bâti à de nombreuses machines. Ainsi fut détruite la plus grande partie du talus donnant accès à la galerie à peintures Vidal.

Dès que j'eus connaissance de ces faits, je suivis assidûment les travaux, pour sauver le plus de pièces possible et faire toutes les constatations utiles, autant que pouvait me le permettre cette méthode de fouilles ». En note : « j'adresse tous mes remerciements à M. le Pr Bégouën qui m'a facilité cette tâche ». Une allusion est faite au suivi des travaux effectués par les ouvriers engagés par l'organisation allemande, au moins durant le temps où Romain Robert pouvait procéder à ses fouilles : « Le personnel de surveillance français, bien qu'étranger à la Préhistoire, m'aida de son mieux, notamment en faisant respecter le plus de temps possible, très court malheureusement, les endroits qui, sous la pioche des ouvriers, me semblaient pouvoir être intéressants ».

Il fouille le talus donnant accès à la galerie Vidal (côté droit, à une centaine de mètres de l'entrée de la grotte) : « Contrairement à mes espoirs le talus ne contenait aucun foyer important et continu, mais seulement de simples poches très espacées… Deux ou trois coups de pioche suffisaient à les faire disparaître et j'eus les plus grandes difficultés à en sauver quelques-unes pour les fouiller sérieusement »[52].

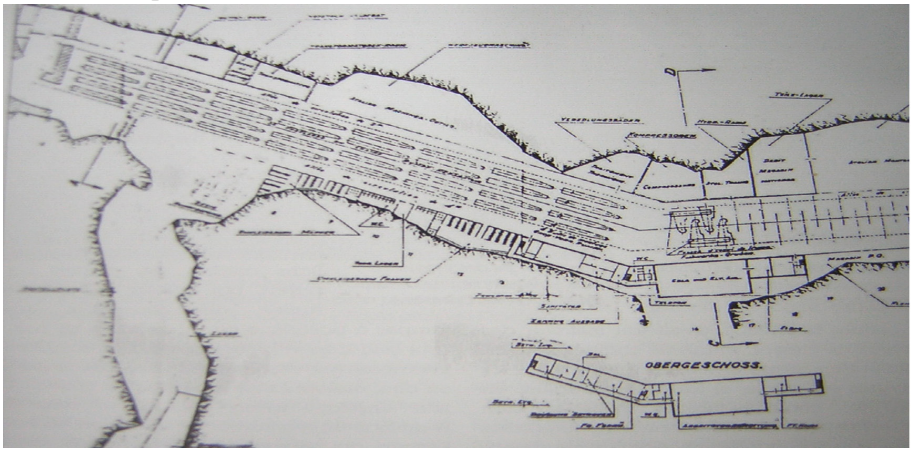
---

51 *« Fouilles à la grotte de Bédeilhac »,* Romain Robert, *Bulletin de la Société Préhistoire Française*, 1946, volume 43, p. 322-326. Romain Robert reprend cette date dans un article paru en 1950 dans la revue «*Préhistoire Spéléologie ariégeoises*, p. 20.

52 Dès la fin des travaux, poursuivant ses fouilles, il découvrira des sépultures énéolithiques : « Dans la butte aujourd'hui détruite et située jadis à droite de l'entrée de la grotte et à environ 7 mètres en avant de cette dernière, se trouvait, à 1m50 sous terre, recouvert par 1 mètre de gros éboulis, un certain nombre d'ossements humains… C'est dans cette butte et à proximité de l'endroit ayant marqué la fin des travaux, que je devais par la suite recueillir avec M. l'abbé André Glory un squelette entier… ». Il ajoute une anecdote : « Je signalerai qu'un coup de mine permit à un ouvrier de recueillir une belle hache polie dont il refusa de se dessaisir… ». Romain Robert et l'abbé André Glory écriront un article sur le sujet : « Tombe d'un squelette accroupi gisant à Bédeilhac (Ariège) » dans le *Bulletin de la Société Préhistorique Française*, 1950, tome 47, p. 36-43. Il y est signalé qu' « à 12 mètres à droite de l'entrée principale, contre la paroi extérieure, s'élève un tertre de terre noirâtre qui a été en grande partie détruit par les Allemands en 1944, lors de l'aplanissement du seuil de l'usine souterraine » et que ces travaux « avaient livré deux mandibules et un débris facial de crâne appartenant à deux enfants de 7 et 8 ans dont les squelettes avaient été détruits par les terrassiers ».

Une autre allusion aux méthodes de travail des Allemands et à leurs dégâts nous est donnée par une communication de l'abbé Glory dans la séance du 28 décembre 1944 parue dans le *Bulletin de la Société Préhistorique Française* : « Laissez-moi exprimer ma tristesse en pensant aux déprédations causées par les travaux d'aménagement de la grotte de Bédeilhac mutée en une usine d'aviation souterraine. Les chaînes protégeant les peintures ont été arrachées : plusieurs gravures sur argile ont été piétinées et certains animaux peints ont été abîmés. M. Rauzy a obtenu des ingénieurs allemands que le « bénitier » pourvu d'une cannelure, d'époque sans doute préhistorique, n'ait pas été englobé dans les rochers qui ont été détruits à la dynamite ».

Quant à l'activité de la grotte de Bédeilhac en tant qu'usine d'aviation[53], le projet semblait, lui aussi, ambitieux. René Gailli, gérant de la grotte de Bédeilhac et auteur de plusieurs livres, s'est vu remettre un plan d'ensemble établi par l'ingénieur allemand F. Kuhn portant sur les installations envisagées et nous en autorise sa reproduction :



Projet des installations allemandes.- (Archives privées René Gailli).

En fait, il ne s'agissait pas de construire des avions en produits finis et de les faire décoller depuis la grotte, mais de remettre en état des parties (fuselages et ailes) ou de récupérer des pièces pouvant encore servir.

53 Il a été écrit que le réseau de renseignements Wi-Wi aurait transmis les plans des installations industrielles de la grotte de Bédeilhac (« La bataille des Pyrénées. Réseaux d'information et d'évasion alliés transpyrénéens », Joseph Calvet Bellera, Annie Rieu-Mias, Noemi Riudor Garcia, Pas de l'Oiseau, 2013, p. 67 ou encore « Le réseau Wi-Wi (O.S.S.). Un réseau de renseignements franco-américain (1943-1944 », Claude Delpla, Bulletin de la Société Ariégeoise des Sciences, Lettres et Arts 1989). Cependant, dans le rapport du chef de ce réseau, J.-M. Morère dit « Mor », il n'est mentionné que la transmission de renseignements sur « l'installation dans les grottes de Bédeilhac, près Tarascon s/Ariège, des débris des usines Dewoitine de Toulouse » et ceci pour la période allant du 2 juin 1943 au 12 juin 1944 (Service Historique de la Défense/GR, 16 P 295572). A noter que lors d'une opération des FTP près du tunnel de Saint-Paul-de-Jarrat, le 26 juin 1944, contre une voiture allemande venant de Foix, il est écrit dans le rapport d'activités hebdomadaire de la 3101e compagnie (A.D.A., 1 J 909 et 1 J 795) qu'il y a été trouvé des documents concernant l'organisation Todt, mais sans en dire le contenu (qui a été transmis à Toulouse, puis à Lyon). La provenance du document remis à M. Gailli peut nous interroger : il était détenu par un habitant (devenu maire) de Brax où se trouvait le PC du Groupe Morhange, organisation de contre-espionnage et d'action qui avait des ramifications jusqu'en Ariège.

Concrètement, nous avons quelques indications sur les réalisations effectuées par une série de photographies provenant de l'ancienne Société des Constructions Aéronautiques du Midi. En effet, celle-ci a été réquisitionnée et mise à disposition de l'occupant : du personnel et des machines-outils sont bien français et sont sur le site.

Machines-outils et ailes d'avion
(Photographie Airbus Héritage, A. D. H-G. FRAD031_00062_FI_003206).

Nous voyons que l'électricité a été installée, que la construction d'un bâtiment à l'entrée gauche du porche est en cours, que le sol a été en partie bétonné avec deux tranchées servant de fosses aménagées avec des dalles pouvant les recouvrir (celles-ci sont toujours en construction car des coffrages sont visibles dans le fond de la cavité qui est en cours de déblaiement et en attente d'être bétonnée) : l'une à gauche longe les recoins en courbe de la grotte où sont posées des machines-outils[54], l'autre sur la droite à quelques mètres de la paroi (espace toujours en cours de déblaiement et permettant de sortir les matériaux au moyen de wagonnets). Entre les deux, et jusqu'au bâtiment de l'entrée, des fuselages et des ailes d'avion sont sur des supports. Les fuselages sont des Junker 88. L'un d'eux, portant le N° 430442 D1, permet de préciser le type d'avion : D1.

Fuselage d'avion.
(Photographie Airbus Héritage, A. D. H-G. FRAD031_00062_FI_003197).

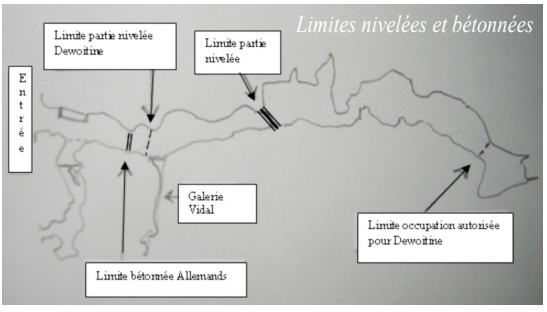
Visiblement, seule la première partie gauche de la grotte est en voie d'être opérationnelle ; l'autre servant aux travaux de déblaiements.

54 Les machines-outils proviennent des établissements E. Cornac, de Castres, spécialisés dans les aléseuses et les fraiseuses.

Il est de tradition de dire que des éléments d'avions furent transportés par camions de Toulouse à Bédeilhac et inversement. Nous n'en avons pas trouvé de traces dans les documents consultés. Cependant, une photographie montre, à l'entrée de la grotte, un fuselage posé sur une remorque à roues. À ce sujet, on ne peut que penser à la note d'Ernest de Nattes, qui disait *« je sais de sources sûres que du matériel très précieux serait amené de Bayonne. Les Allemands ont l'intention de faire voyager ce matériel par route car ils n'ont pas confiance aux transports ferroviaires ».* Malgré cette remarque, on peut penser, aussi, tout comme à Cravant, dans l'Yonne, où une très grande carrière de pierre calcaire a servi de réparation ou de récupération de pièces d'avions pour la Lufwaffe, qu'ils furent acheminés par wagons (dans ce cas, sûrement à la gare de Tarascon) pour être, ensuite, chargés sur des véhicules jusqu'à destination. Cette hypothèse n'a pu être confirmée par aucun document.

Fuselage d'avion.- (Photographie Airbus Héritage, A. D. H-G. FRAD031_00062_FI_003207).

Quant à la durée des travaux purement aéronautiques, elle a, de toute évidence, été très courte, si toutefois le temps en a été donné : L'occupation allemande dans la grotte de Bédeilhac n'a été effective qu'entre fin mai 1944 et mi-août de la même année.



Le 15 août 1944, les troupes d'occupation commencent à quitter le département de l'Ariège. Mais, avant leur départ, les Allemands sabotent, au moins, les fuselages et les ailes des avions entreposés dans la grotte[55].

55 Indication provenant d'un document du service des Domaines (dossier de séquestre du 18 décembre 1944) récupéré par Pascal Gaste du service aéronautique des archives départementales de la Haute-Garonne.

Après la Libération

Il faut attendre la période qui suit la libération du département pour retrouver des archives concernant cette grotte.

Le 7 septembre, la préfecture demande un inventaire des stocks abandonnés par les organisations allemandes.

Nous savons que le comité de Libération de Tarascon prit l'initiative de bloquer tous les matériaux et matériels entreposés par l'agence Todt[56] « évitant ainsi un pillage certain qui ne manque jamais de se produire dans des périodes aussi troubles ».

Le 12 septembre 1944, le préfet reçoit un courrier de l'ingénieur en chef du département de l'Ariège au sujet des matériaux abandonnés par les organisations allemandes qui ont fait l'objet de préoccupations. Averti, le Commissaire de la République[57] a pris la décision de récupérer ces stocks pour les besoins des bases aériennes françaises et nomme un représentant chargé de la répartition. Le service des Ponts et Chaussées devra faire un inventaire pour les Services de l'Air. La brigade de gendarmerie de Saurat assure une garde de l'entrée de la grotte jour et nuit.

On apprend que la commune de Tarascon aurait établi des bons de prélèvements. Le 18 octobre, le préfet demande de mettre à disposition immédiatement (souligné) les matériaux à la S.N.C.A.M.

Pour ce qui concerne les terrains sur lesquels a été construit l'accès à la grotte, nous avons une précision de la part du président du Comité de Libération de Bédeilhac qui dans un courrier au préfet, le 12 octobre 1944 écrit : « Me faisant l'interprète de plusieurs propriétaires qui ont eu des terrains réquisitionnés par les Allemands et clôturés de fil de fer barbelés, j'ai l'honneur de solliciter de votre haute bienveillance l'autorisation pour les dits propriétaires de pouvoir enlever ces clôtures afin que ces derniers puissent labourer et ensemencer ces champs. Et dans un proche avenir, je ferai parvenir à votre service compétent les dossiers des pertes et dommages évalués pour suite à donner »[58].

Le 14 octobre, M. Bonis, architecte des Monuments historiques, fait un inventaire sur l'état de la grotte : *« état moyen »* en précisant : « L'entrée de cette grotte est encombrée par des massifs en béton armé, en vue d'une usine aéronautique, les Allemands désirant utiliser le couvert pour être à l'abri des bombardements »[59].

Le 24 octobre, le président du comité de Libération de Bédeilhac répond à une circulaire de la préfecture comprenant la demande suivante : « Matériel abandonné dans la commune par les Allemands ». Sa réponse est: *«* Néant »[60].

---

56 Nous savons par un courrier du maire de Tarascon au préfet, le 6 octobre 1944, que l'organisation Todt a cantonné dans sa ville et occupait quatre hôtels et une maison (A.D.A., 17 W 196).

57 Bertaux, à Toulouse.

58 A. D. A., 17 W 149.

59 A. D. A., 17 W 198.

60 A. D. A., 17 W 193.

Le 25 octobre, le maire de Tarascon avoue au préfet qu'il a utilisé une partie du stock, en accord avec le CDL et le représentant du Commissaire de la République pour des travaux nécessaires à « la réfection d'ouvrages d'art détruits lors du passage des Allemands ».

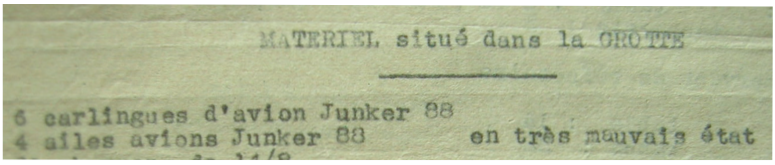
Vu que le 15 novembre le poste de garde de la grotte par la gendarmerie de Saurat doit prendre fin, le 14 novembre, on s'apprête à faire l'inventaire (le matériel appartenant dorénavant au ministère de l'Air). D'emblée, on constate qu'il manque 200 briques creuses et 1000 briques pleines. De même « Une grande partie des bois constituant les échafaudages intérieurs a été enlevée alors qu'elle ne figurait sur aucun bon d'attribution » ; « Quelques tables et bancs manquent aussi ». Le maire de Bédeilhac déclarera : « Le matériel en général était pris en charge par les services des Ponts et Chaussées de Tarascon et sous leur contrôle » et que « les diverses entreprises qui travaillaient à ce chantier n'ont presque pas eu de contact avec la municipalité à cette époque».

L'ingénieur des Ponts et Chaussées de la subdivision de Tarascon, contradictoirement avec le poste de la gendarmerie de garde à la grotte de Bédeilhac, rédige l'inventaire (14 novembre 1944). L'intitulé du rapport porte sur le « Matériel abandonné à la grotte de Bédeilhac par les organisations allemandes ».

L'agent du service des Ponts et Chaussées qui constate le matériel restant dans la grotte précise que son service n'est en rien responsable « dans le gardiennage de ce matériel dont l'origine et la destination lui demeurent étrangères, ni qu'il entende en contrôler le dépôt et ne préjuge pas non plus des administrations ou organismes qui en demeurent détenteurs ».

Suit son inventaire[61] qu'il scinde en deux parties : le matériel se trouvant dans la grotte et celui situé hors de la grotte. À cela s'ajoute un paragraphe intitulé « Baraquements divers en bois ».

Dans le matériel se trouvant à l'intérieur de la grotte, nous trouvons :


MATERIEL situé dans la GROTTE

6 carlingues d'avion Junker 88
4 ailes avions Junker 88 en très mauvais état

Inventaire du matériel restant dans la grotte de Bédeilhac. (A. D. A., 17 W 189).

« Matériel situé dans la grotte :
- 6 carlingues d'avion Junker 88
- 4 ailes d'avions Junker 88 en très mauvais état
- 21 chevrons 14/8
- Briques creuses : 520
- Briques barreau : 3000 »

61 A. D. A., 17 W 189.

Dans le matériel situé hors de la grotte, nous trouvons :
- « Rouleaux de ronce : 43
- Chevalets en planches de 37, de 3m10 : 2
- Chevalets planche et chevron 0,80 : 3
- Chevaux de frises piquets fer : 3
- Fermes démontables pour baraquements : 6
- ½ fermes démontables pour baraquements : 6
- Éléments de fermes démontables pour baraques : 2m3 dans le pré
- Planches de 0,15 pour baraques : 1m3 dans le pré
- Montants bois pour baraques : 0,300 dans le pré
- Panneaux pour baraques : 50 dans le pré
- Bois non triés pour baraques : environ 0m3 3500 (sic) dans le pré ».

Dans le paragraphe « Baraquements divers en bois », nous lisons :
« Poste de transformation en bois vide : 1 ».

L'inventaire se poursuit le 15 novembre par l'ingénieur T.P.E. en présence du chef de la brigade de gendarmerie :

« Magasin pour fourniture électrique vide : 1
- Guérites de garde : 3
- Bâtiment à feuillées : 1
- Bureau de chantier en planches avec étagère et à tabourets : 1
- Barrière sur route fermée de poteau : 1
- Baraque bureau de chantier vide : 1
- Bâtiment n°1 en planches de 20 :
  1ère salle : 1 table; 6 châlits[62] ; 12 tabourets
  2ème salle : 1 table ; 5 châlits ; 7 tabourets ; 7 paillasses
  3ème salle : 1 châlit ; 2 tabourets ; 2 bancs ; 9 sommiers (en bois) ; 5 montants (châlits) ; 9 traverses
  4ème salle : 1 table (en planches sommaires) ; 3 tabourets
- Bâtiment 2 (servant de réfectoire) : Tables : 16, Bancs : 32, Échelle : 1
- Bâtiment 3 : vide
- Bâtiment 4 à cloisons formant 5 pièces : Tables : 2, bancs : 2, planches : 1, un établi en planche de 27, planches : 13 de 3m».

Par cet inventaire, nous avons la confirmation que la grotte de Bédeilhac était bien envisagée pour une utilisation de l'aviation allemande, mais de façon réduite au moment de la Libération à la vue du nombre de pièces d'avions retrouvées. Cependant, il n'est pas fait allusion aux machines-outils présentes sur les photographies dont nous avons parlé. C'est qu'elles ont été enlevées auparavant. Par anticipation lors du repli des forces occupantes ? Dans les jours qui ont précédé la libération du département (le service des réquisitions allemand avait demandé des camions et plusieurs lots de sacs en toile de jute) ? Ou entre

62 Cadre de lit.

le moment de la libération du département et cet inventaire ? Aucun texte n'en parle. Quoi qu'il en soit, dans le dossier de séquestre de la Société Aéronautique récupéré par Pascal Gaste (à la date du 18 décembre 1944), il est question de quelques matériels aéronautiques provenant de Bédeilhac: 4 réservoirs 8-4077, 1 carénage de train, 4 karmans (raccords entre le fuselage et l'aile de l'avion), 4 portes et quelques autres pièces.

Le 21 novembre, il est relevé l'urgence de l'attribution de ce matériel et de l'enlèvement par les bénéficiaires. Ce même jour, le maire-président du CL de Bédeilhac demande au préfet de bien vouloir l'autoriser à récupérer les baraques installées par les Allemands. Il en profite pour rappeler qu'aucune indemnité n'a été versée par la Société Aéronautique du Sud-Est suite à « l'occupation et des modifications apportées à la grotte de Bédeilhac ».

Le matériel aéronautique restant ne semble pas être une priorité, car les courriers suivants ne parlent que du gardiennage du matériel de construction (planches, briques, etc.). Pourtant, dans le dossier de séquestre de la Société Aéronautique du 18 décembre 1944, il est précisé : « Il existe à Bédeilhac du matériel (voilures et fuselages) saboté par les Allemands, non inventoriés ».

Le 2 février 1945, le maire de Bédeilhac signale des déprédations sur le matériel et les baraques. À ce moment-là, la liste de l'inventaire a été « envoyée à l'inspecteur des domaines afin qu'il prenne toutes les dispositions pour sa mise en vente ». Le 28 février 1945, l'inspecteur des Domaines fait savoir à la préfecture qu'un groupe d'agriculteurs « dont les terrains ont été occupés par les baraquements édifiés par les Allemands à la grotte de Bédeilhac » demande une estimation des « dommages causés aux terrains en question par l'implantation de socles de ciment destinés à recevoir les baraquements » [63].

Le maire demande, quant à lui, une estimation des dégâts faits à la grotte, propriété de la commune. On fait appel au service de la Préhistoire. Mais, le service concerné (2e division) écrit au préfet : « Je ne vois pas en quoi l'administration des Beaux-Arts doit intervenir dans cette estimation des dommages Les Beaux-Arts se doivent d'intervenir simplement pour diriger la remise en état des lieux tels qu'ils étaient avant l'occupation afin de redonner à la grotte l'aspect primitif »! L'architecte Brabant, de Saint-Jean-de-Verges est désigné et approuvé par le conseil municipal le 1er septembre 1945 pour constater les dégâts « afin que la commune puisse obtenir l'indemnité des dommages de guerre qui lui est due ». Bonis, architecte des Monuments historiques, rappelle simplement que « l'entrée de la grotte est encombrée par des massifs en béton armé ». Ce n'est évidemment pas l'avis des préhistoriens et archéologues soucieux du site.

Quant au matériel « abandonné par les Allemands », il en est encore question le 21 août 1947. La direction des Domaines écrit au préfet à propos du séquestre de l'organisation Todt et du déblaiement de la grotte de Bédeilhac : « J'ai l'honneur

63 A. D. A., 17 W 198.

de vous faire connaître que le matériel abandonné par les Allemands dans la grotte de Bédeilhac a été attribué le 1er août 1945 aux Affineries du Sud-Ouest rue Jacques Lemercier à Toulouse. Il appartient dès lors à ces établissements de procéder à l'enlèvement dudit matériel ». Ce qui est sûr, c'est qu'en septembre 1945, il reste encore des débris de fuselages et d'ailes de Junker 88, comme le montre une photographie de Romain Robert prise avec l'abbé Breuil venu à Bédeilhac le 29 septembre après son séjour en Afrique du Sud de 1942 à 1945.

29 septembre 1945 : L'abbé Henri Breuil et des débris de Junker 88.
(Photographie R. Robert : reproduction autorisée par son fils, Jean).

Ainsi se termine l'épisode de l'occupation de la grotte de Bédeilhac durant la Seconde Guerre mondiale. Si une voie d'accès a été construite, une partie de la cavité a été bétonnée avec l'aval des autorités françaises et la démonstration a été faite que son utilisation est possible. Cette situation nouvelle va permettre le meilleur comme le pire.

En 1950, la commune de Bédeilhac veut louer l'entrée de la grotte de Bédeilhac à une entreprise pour y installer un garage et un entrepôt de marchandises. La commission des beaux-arts, alertée, s'y oppose, mais saisit l'opportunité pour proposer d'étudier avec la commune comment organiser des visites et des aménagements comportant des « comptoirs avec des photos, des cartes postales »[64]. L'idée en est resté là durant longtemps. Enfin, cette même année, les propriétaires des terrains sur lesquels a été établie la route menant à la grotte consentent de les céder à l'amiable[65].

Le 25 octobre 1952, le général Corps d'Armée, commandant la 5e Région militaire, écrit au préfet de l'Ariège (objet : « location de la grotte de Bédeilhac »). Il fait savoir qu'en raison « du nombre important de véhicules livrés récemment aux Unités de la 5ème Région…, j'ai décidé d'utiliser les surfaces couvertes naturelles offertes par les grottes et cavernes de la Région.

Après l'étude des possibilités de plusieurs grottes, j'envisage de stocker un matériel important et précieux dans la grotte de Bédeilhac, dont l'ampleur et l'accès facile permettent une utilisation immédiate…

64 A. D. A., 279 W 16.
65 A. D. A., 58 W 1.

Monsieur le Maire de Bédeilhac avec qui je me suis mis en rapport a donné son accord complet… moyennant un loyer annuel de 49 000 Francs ».

En effet, le conseil municipal, le 22 octobre 1952, avait déjà accepté de louer la grotte pour une année à compter du 1er décembre 1952.

De nouveaux nivellements furent, encore, entrepris. Cependant, en raison de l'humidité et des suintements de la voûte, le matériel entreposé a dû être rapidement enlevé.

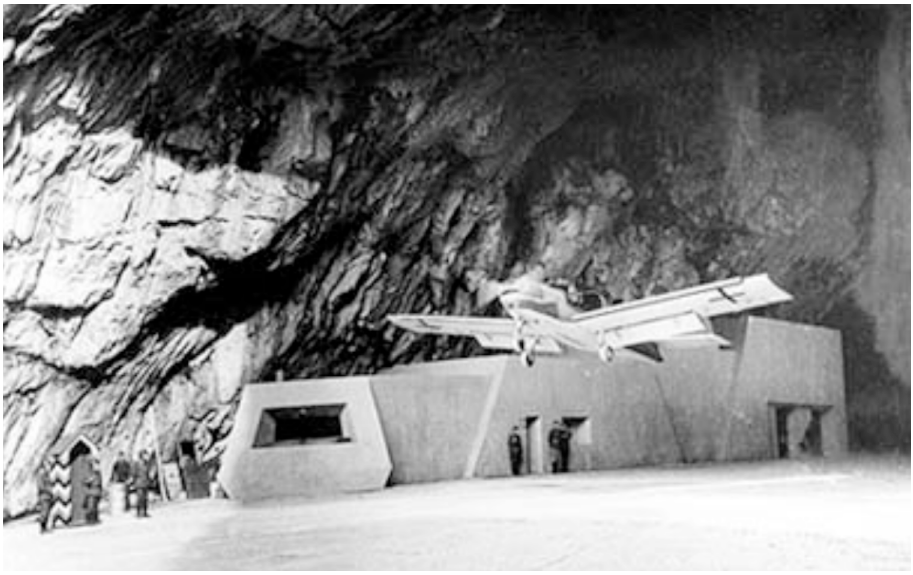
Dans les années qui suivront, la grotte fera encore l'objet de convoitises pour quelques entrepreneurs… Par délibérations du 13 septembre 1962 et du 13 novembre 1962, le conseil municipal de Bédeilhac sollicite même le déclassement d'une partie de la grotte en vue de son utilisation à des fins industrielles. Une carrière d'extraction de pierres jouxtant le porche fut, aussi, autorisée… L'utilité économique et mercantile écrasa longtemps l'intérêt préhistorique au grand dam de Romain Robert, de René Gailli et des passionnés qui, depuis, ont fait encore de nombreuses découvertes. Par leur obstination, ces derniers vont rendre les lieux à une destination autre qu'un abri naturel pour des dépôts en tous genres (des gravats, tas de terre et des éboulis de la carrière s'y trouvaient jusque devant la galerie Vidal). En mars 1972, le conseil municipal de Bédeilhac demande au préfet l'autorisation de procéder à l'exploitation de la grotte. René Gailli sera chargé de la faire visiter.

La grotte en 1962 (A. D. A., 279 W 16).

L'utilisation de la grotte de Bédeilhac, avec sa légende se rapportant à une usine souterraine pour l'aviation et qui aurait servi d'aérodrome, verra son apogée médiatique le 1er juillet 1972. Le pilote d'essais, Georges Bonnet, sur un avion Rallye MS 887 (qui n'avait rien à voir avec les Junker 88 allemands) atterrit dans la grotte de Bédeilhac et en redécolle deux fois de suite[66]. L'accord a été donné par le conservateur régional des Bâtiments de France de Midi-Pyrénées le 28 juin

66 On peut lire cette aventure dans le livre *Tango Roméo, Bravo !,* Christian Fallièro, 2009, Imprimerie Augé (Lourdes).

1972 après avis de Jean Clottes, directeur de la circonscription des Antiquités Préhistoriques de Midi-Pyrénées, qui écrit : « une piste pour les avions a été aménagée au cours de la dernière guerre ». En fait, il s'agissait d'une séquence, réalisée par l'ORTF, d'un film documentaire démontrant qu'un avion de la Société Socata, groupe aérospatiale, pouvait décoller et atterrir sur des distances très réduites[67]. Deux ans plus tard, le journaliste Christian Bernadac, originaire de Tarascon et travaillant alors à la télévision, écrit et réalise une fiction, *Le passe-montagne*, diffusée en 8 épisodes en 1975. Il a l'idée de renouveler l'exploit aéronautique de 1972 : le même pilote, Georges Bonnet, est filmé atterrissant et décollant de la grotte de Bédeilhac aux commandes d'un petit avion aux insignes allemands. De nos jours, l'aventure est rappelée, depuis 2010, par l'exposition d'un Rallye 125 à l'entrée de notre célèbre cavité ariégeoise.



(Extrait du « Passe-montagne »). Photo : P. Colombani.

Mais aucun avion, qu'il soit français ou allemand, n'a pu être construit en ce lieu, et encore moins n'en a décollé durant la Seconde Guerre mondiale…

(Mes remerciements à Pascal Gaste, du service aéronautique des archives départementales de la Haute-Garonne, à Michel Folch de l'Aérothèque de Blagnac, au Musée des Transports et des Communications de Toulouse, à René Gailli, conservateur de la grotte de Bédeilhac, à Jean Robert, fils de Romain Robert, et, évidemment, au personnel des archives départementales de l'Ariège).

67 A. D. A. 624 W 5.