

Notes de Lecture

LOS PICATS DE L'EGLA

(Article paru dans « La Dépêche » du 29 Janvier 1982)

Les Piqués de l'Aigle !

C'est le surnom attribué malicieusement, jadis, aux saint-antoninois un peu trop fiers, sans doute, de posséder les reliques du saint légendaire ramenées, chez eux par des aigles blancs. C'est ce titre qu'a choisi Claude HARMELLE pour son livre récemment paru, fruit d'un patient et intelligent travail réalisé en collaboration avec Gabrielle ELIAS.

Qu'on se rassure. Il ne s'agit pas d'une de ces innombrables monographies de qualité inégale dont peuvent s'enorgueillir tant de villages inconnus. Les sous-titres : « Saint-Antonin et sa région de 1850 à 1940 — Révolutions des transports et changement social », dissipent aussitôt l'équivoque au risque, peut-être, d'éloigner injustement de la lecture du livre, tous ceux qu'effraient ou rebutent les études socio-économiques considérées, trop souvent, comme arides et sans âme par les non-spécialistes.

Car il s'agit bien d'une étude, et d'une étude approfondie, des conséquences du prodigieux développement des moyens de transport (rail et route) pour l'évolution socio-économique d'une petite ville et de sa région de 1850 à 1940, époque pendant laquelle, en définitive, s'est déterminé le visage actuel de nos petites villes et de nos villages.

Mais cette étude ne se limite pas aux aspects techniques, technologiques, géographiques ou statistiques du phénomène, les uns et les autres, au demeurant, traités avec la maîtrise du chercheur déjà expérimenté et dans un style dont la vivacité, le souffle et le ton fraternel n'excluent pas, bien au contraire, la rigueur et la précision du vocabulaire qu'exige toute écriture littéraire ou scientifique. Le ton est ainsi donné d'un livre que lisent avec plaisir le profane le moins averti et l'intellectuel le plus exigeant. C'est un livre accessible et prenant.

Cela tient, sans doute, à la méthode de travail suivie par l'auteur : prendre comme base les documents d'archives, les statistiques et les analyser puis entrer en contact, par le truchement de la mémoire des gens, avec la réalité vécue qui n'est pas toujours, il s'en faut, celle qui aurait dû être d'après les conclusions tirées des documents. Au fil des pages, nous allons, avec Claude Harmelle, à la rencontre des hommes et des femmes de notre pays, de tous ceux qui subissent les évolutions techniques qu'on appelle progrès, même si les plus privilégiés d'entre eux se donnent l'illusion de peser sur l'événement. Ainsi du train qui, pour l'administration, se traduit par des tableaux de nombres (kilomètres, tonnes, rentabilité...) et qui, pour cette travailleuse très âgée, reste ce « parfum » mystérieux qu'on allait, jadis, humer depuis le parapet du tunnel. L'homme est toujours présent dans cette œuvre qui doit autant à l'enquête qu'à l'étude. Pendant près de deux années et demie, écrit Claude Harmelle, « nous avons vécu, pour l'essentiel, à Saint-Antonin, partageant les joies, les colères, les angoisses, les plages d'exubérance de la vie collective. Des trésors d'amitié qui nous été donnés là, par surcroît, nous préférons faire silence car ils s'accommodent mieux des gestes maladroits de la pudeur que d'un exhibitionnisme péremptoire ». Voilà qui explique cette impression que l'on éprouve, à lire cet ouvrage, de découvrir un paysage familier animé par des êtres que font revivre, un moment, d'incomparables photographies au charme suranné. Voilà qui explique la conclusion de la belle préface écrite pour ce livre par le professeur ZELDIN : « Pour comprendre un peuple ou un village, il faut l'aimer un peu ; on l'aime si on apprend à partager, au moins partiellement, ses émotions. A travers ce livre, les habitants de Saint-Antonin deviennent nos proches ». Un pareil éloge, d'un historien aussi éminent, devrait dispenser de tout autre argument...

Emule de F. BRAUDEL, Claude Harmelle s'est gardé de tomber dans un déterminisme facile et satisfaisant. Son livre détruit, à la vérité, bien des idées reçues ; celle, en particulier, qui veut que nécessairement, le développement des moyens de transport, rail hier, route aujourd'hui, soit source de prospérité pour toute localité qui en bénéficie : l'ouverture du chemin de fer du Grand Central — l'une des deux premières lignes du Sud-Ouest — au lieu d'ouvrir une ère de prospérité pour Saint-Antonin et la vallée de l'Aveyron, aura, au contraire, précipité le dépeuplement et le déclin économique, et cela pour des raisons objectives difficiles à cerner car « les certitudes ne sont pas faciles tant est complexe la question de la naissance et de la mort des villes et de l'évolution des hiérarchies et des courants d'échange qui les organisent » (page 325). S'agissant du devenir des hommes et des villes, on ne saurait naïvement se satisfaire d'un fatalisme simpliste. Les hommes restent, en partie, maîtres de leur destin et le triste sort que connaissent actuellement tant

de petites villes et de villages, s'il est le résultat de conditions historiques, politiques et économiques de portée générale, pour l'essentiel, est aussi le fruit de l'incompétence et de l'incurie des notables qui l'ont administrée et de la médiocrité de ceux qui s'en disaient les élites.

Il est à souhaiter que ce livre, riche de matière et profondément humain, trouve auprès des lecteurs l'accueil et le succès qu'il mérite : et d'abord auprès des saint-antoninois et de leurs voisins. Notre Association a apporté son concours à l'édition dans toute la mesure de ses moyens et on peut regretter que cette entreprise de qualité n'ait pas bénéficié des soutiens indispensables. Quoi qu'il en soit, ce livre existe et le message qu'il délivre. Bof ! dira-t-on, il ne s'agit que de Saint-Antonin ! Certes, mais croyez-en le professeur Zeldin à propos de Saint-Antonin, justement : « C'est un lieu à peine connu du monde mais qui a beaucoup à dire au monde, et pas seulement aux Français ».

Georges JULIEN

Ce livre, honoré d'une préface de Théodore ZELDIN, professeur à Oxford, largement illustré, est en vente au prix de 90 Francs dans toutes les librairies.

