

1900-1914

La Belle Époque industrielle en Midi-Quercy

[R] ÉVOLUTION ?

DP/ 28 juin 2025 -

Un territoire, une époque.

On pourrait aborder la question posée (que dire l'économie d'alors ?) sous forme de petits chapitres, de notices. Mais ce serait passer à côté d'une approche plus intéressante, car dynamique.



Certes il faut décrire l'état des lieux : c'est indispensable. Il est nécessaire de savoir de quoi on parle. Mais il est plus intéressant de regarder, secteur par secteur, ce qui bouge.

15 ou 20 ans, c'est court. Mais ces décennies sont le théâtre de grands changements. 1889 - l'exposition universelle - 1900, la suivante, 1914 sont nos repères.

Alors nous tenterons de répondre à cette interrogation de départ : entre tradition et modernité, quel bilan ? Faut-il parler de révolution (comme l'industrielle) ou d'évolution ?

Dominique Perchet

Résumé

Sautons directement aux conclusions.

En douceur

La révolution industrielle, celle du milieu du XIXe siècle, est déjà bien digérée : le chemin de fer, la vapeur... font partie du paysage

Une économie primaire

Le Midi-Quercy vit des ressources naturelles ; le sous-sol, le sol, l'eau. Soit un héritage intéressant mais peu valorisé : carrières, pierre, chaux, granulats... Une agriculture vivrière, de subsistance, dans des petites exploitations morcelées. L'eau irrigue les terres, fait tourner les moulins, mais, comme c'est dit alors, « peut faire mieux ».

Une démographie en crise

Deux périls sont bien identifiés : la baisse de la natalité qui entraîne un déclin démographique, un manque de tonus. Second problème, l'exode. Rural d'abord car les conditions de vie à la campagne sont dures quand on est brasseur, estivandier. Urbain ensuite, car les plus ambitieux partent dans les grandes villes de la région ou plus loin encore.

Un secteur industriel modeste

Dans les campagnes, l'artisanat au service de l'agriculture est partout. Quelques artisans atteignent le stade de la petite industrie. Quelques inventeurs, mais peu, transforment leur idée en activité de production. Les deux secteurs qui peuvent prétendre au qualificatif d'industrie sont la minoterie et la chapellerie. Les moulins sont dispersés au fil de l'eau. On assiste à une concentration sur quelques sites qui se dotent d'une puissance plus grande. La chapellerie de Septfonds et Caussade se concentre : la manufacture cohabite avec le travail à domicile, mais la part de la machine, symbolisée par les grandes cheminées qui ornent les papiers à en-tête, grandit.

Un territoire dual

A l'est, les causses avec une agriculture en autarcie, peu mécanisée ; à l'ouest, des plaines qui entrent dans l'aire d'influence de Montauban. La verticale passe par Septfonds et Montricoux.

Préférence pour la terre, la rente plutôt que pour l'investissement

Une envie de sûreté : la terre est le refuge de l'épargne, autant pour le paysan que pour les « élites » du département

Des signes de progrès

- > Effort d'éducation, d'instruction
- > Innovation dans les domaines techniques (énergie électrique, transports) comme dans l'agriculture qui veut servir les marchés urbains grâce au chemin de fer.
- > L'industrie investit et gagne des places significatives.
- > Modernisation aussi dans les routes, les tramways locaux, l'automobile..
- > Arrivée d'une nouvelle technologie, le téléphone, poussé par le Conseil général.
- > Emergence d'une nouvelle activité : la valorisation du patrimoine et du tourisme, comme le prouvent les débats sur la route touristique des gorges de l'Aveyron parallèle au train.

Mais tout ceci est lent, précautionneux.

Faire fructifier les ressources locales passe par l'investissement, mais aussi par l'envie de réussir des projets. Pour employer un euphémisme, il y a des « marges de progrès ». Certains des dossiers qui émergent seront concrétisés longtemps après la guerre ainsi : la mécanisation, un système d'alerte météo pour ce même secteur agricole, l'expérimentation de nouvelles cultures, l'électricité, le réseau des tramways, le téléphone, les structures de financement, la route touristique...

L'expression « révolution industrielle » à l'anglaise, à marche forcée, est ici inadaptée. Parlons plutôt d'évolution à la française, en douceur. Donc, pas de R devant « Évolution ».

Avant d'entrer dans cette histoire-géographie, comparons ces images qui étaient diffusées en cartes postales ou en chromos publicitaire. Livrons-nous à un petit jeu.

Le jeu des différences

Que disent ces images de l'évolution du Tarn-et-Garonne

Première carte : une image plus que rurale avec l'importance donnée au cheval de trait. La seule activité de production est la minoterie et sa cheminée qui fume. Les produits de consommation sont le drap, le tulle, le vin, l'huile et l'amidon. Sur la carte, la voie ferrée menant de Montauban à Cahors n'existe pas.

La seconde est déjà différente : les activités agricoles n'ont pas disparu mais elles sont davantage celles dont on parle au début du XX^e siècle ; les céréales en farine, le chasselas, les fruits et légumes, la poule caussadaise. Et à droite, sur la carte, des ouvrières fabriquent des chapeaux de paille. Marqueurs plus précis sont les voies ferrées vers Paris et le tramway de Caussade à Caylus, nous sommes donc après 1913. D'ailleurs la population affichée est celle du recensement de 1911.

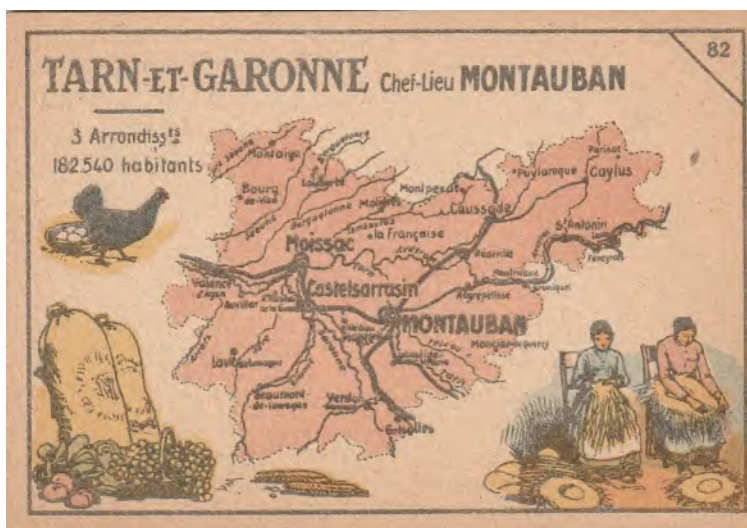
L'image de 1902 est extraite de l'Almanach Vermot : son intérêt est double : la date est précise et dans le coin en bas à gauche on voit Saint-Antonin. Les productions du Tarn-et-Garonne sont les toiles, les cotons, les minoteries, les porcelaines, les plumes métalliques, les bougies, les forges, la chapellerie, les grains, les vins. Une liste

qui laisse perplexe car certaines activités sont certes présentes mais ne forment en aucun cas une filière.

Ces années, cette Belle époque - qui n'a été nommée ainsi qu'après la guerre - sont dans la continuité de la révolution industrielle qui

s'est étirée de la Monarchie de Juillet à la fin du XIX^e siècle.

Cette seconde révolution industrielle – la première ayant été celle des moulins créés à l'initiative des moines du XII^e siècle - si on veut la caractériser, il faut alors dire :





L'énergie nouvelle est la vapeur ; elle apporte une puissance nouvelle décuplant ou centuplant la force de l'homme et, autre vertu, cette énergie n'est plus liée aux conditions naturelles : on ne dépend plus de l'eau. Les contraintes géographiques sont remises en question ; les carrefours prennent une place stratégique.

Autres ingrédients de cette révolution, la modification des mentalités. L'agriculture change de modèle : c'est la fin progressive de l'économie de subsistance, les pratiques se modifient et la mécanisation vient décupler la force des hommes ou des boeufs.

Le territoire devient plus ouvert ; les échanges permettent des spécialisations et avec le développement de l'instruction, les idées évoluent ; le changement arrive.

Au début du XXe siècle, on pourrait se dire encore dans cet âge. Mais les innovations du Second Empire et de la République sont banalisées ; les chemins de fer sont en place, la vapeur est déjà concurrencée par l'électricité et de nouvelles mobilités sont possibles grâce à des routes modernes où l'automobile commence à circuler, grâce au télégraphe et au téléphone.

Alors comment qualifier cet âge qui est une sorte d'entre deux, entre la vapeur et l'électricité, entre la charrette et l'automobile, entre l'attelage des boeufs et le tracteur. Ces transitions sont encore très lentes mais elles sont à l'œuvre.

Comment placer le Midi-Quercy dans cette histoire ? Evolution avec ou sans R ?

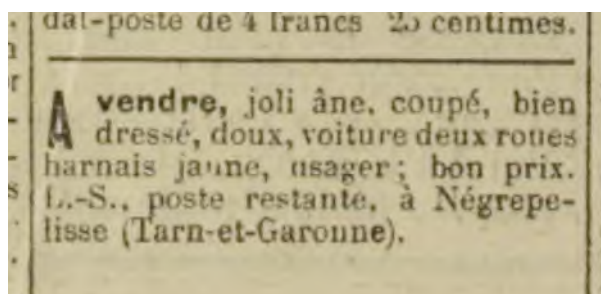
Pour comprendre, nous utiliserons un modèle qui fait du territoire l'équivalent d'une machine : elle subit des contraintes extérieures, elle a hérité d'une histoire, elle n'est pas hors sol. Pour faire tourner la machine, il faut des hommes, il faut des investissements, pour produire des ressources, des richesses : et pour la conduire, il faut de savoir-faire, des talents, de l'inventivité.

Et alors, la machine tourne : plus ou moins bien. Elle avance et donc pour utiliser un mot à double sens, elle progresse... Et en boucle, cette performance va modifier les hommes, les ressources, les talents, *And so on* !

C'est le modèle KPRI : dans un environnement plus ou moins actif, le territoire à partir d'un héritage (K), avec ses habitants (P), ses ressources (R) son potentiel intellectuel (I), le pays produit de la richesse, de la valeur, une image. Pour employer un vocabulaire économique, il a un rendement, et avec un vocabulaire écologique, il a une vie.

Pour la Belle Epoque dans le Midi Quercy, nous nous poserons donc la question qu'est-ce que « cela » produit ?

1



La Dépêche 14 novembre 1911



Papier à en-tête

Commençons par rappeler le contexte : dans quel environnement sommes-nous ?

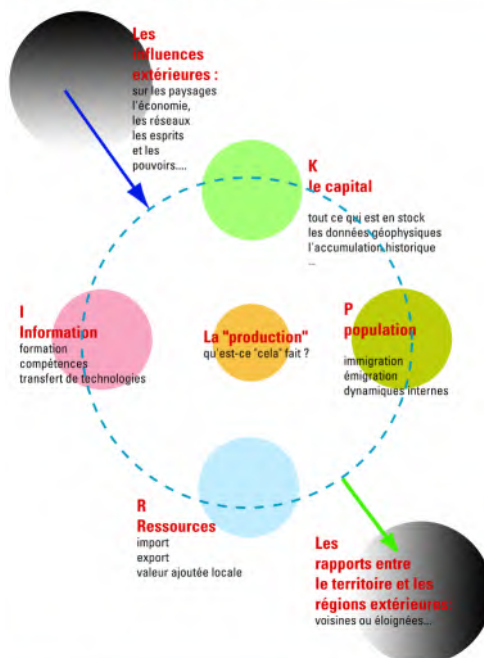
Nous ne mentionnerons ici que les données qui semblent avoir un impact sur l'évolution du territoire ou, un peu plus largement, sur le Tarn-et-Garonne.

La IIIe République, après les débuts un peu incertains des années soixante-dix, a trouvé sa stabilité, même si elle est encore contestée par des partis conservateurs qui ont du mal à accepter le régime.

Au début du XXe siècle, l'assemblée nationale est à dominante radicale ou radicale socialiste

Dans le Tarn-et-Garonne, le conseil est majoritairement composé de professions moyennes et – surtout - supérieures avec des mandats qui vont

K, P, R, I : les composantes d'un système territorial



Voir page 78 le schéma complet en pleine page.



Ce sujet rencontre le suivant (le chemin de fer) car la rapidité d'acheminement des récoltes par le train vers les marchés, vers les halles, est primordiale.

Le chemin de fer est déjà ancien, avec les deux lignes structurantes qui irriguent le pays : Montauban-Lexos et au-delà vers Capdenac ; Paris-Limoges-Toulouse via Caussade et Montauban. Le réseau national a été fait à l'initiative de Freycinet qui a été président du

Conseil général du Tarn-et-Garonne avant de devenir ministre. Les débats au Conseil général sur le réseau départemental des chemins de fer font explicitement référence à Freycinet.



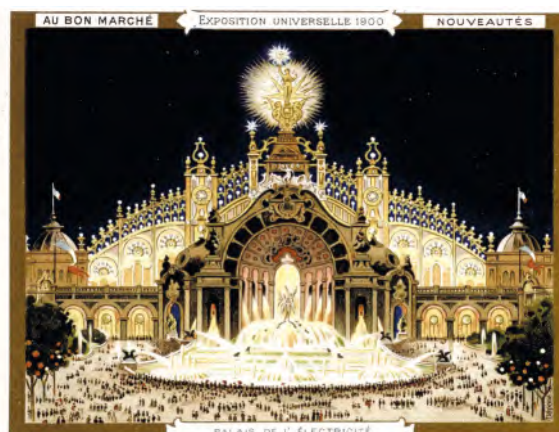
Modèle pour une médaille en l'honneur de Méline

parfois de père en fils. **Qu'est-ce qui a un impact sur le Tarn-et-Garonne ?**

Agriculture : les tarifs Méline rétablissent les droits de douane pour la protéger c'est la fin de l'ère du libre échange mis en place sous Napoléon III. On verra que ce sujet a une grande importance, compte tenu de la place de l'agriculture locale.



Réalville : de l'importance du rail pour l'export des productions locales : ici le fourrage



Reduction extraite du Journal « L'Exposition de Paris de 1900 »
 Imp. J. MINOT, 36, Rue des Martyrs, PARIS

L'Exposition universelle de 1900 marque la transition du modèle « vapeur » au modèle « électricité ». Elle frappe les esprits et incite des maires à équiper leur ville d'éclairage électrique.

L'instruction publique est en place dans tous les villages : ce n'est pas une nouveauté, mais les écoles, privées et publiques, jouent un grand rôle dans la mutation de la société.

Le clivage catholiques-protestants n'est pas sans effet : comme dans toute la France, des personnalités protestantes sont engagées dans les affaires, le développement.

La Croix de l'Aube
 5 mai 1906



Nous sommes donc dans un environnement de progrès, technique, économique et social. Est-ce que cette République radicale modifie le pays Midi-Quercy ?

Une fois évoquée la situation du climat et du relief, on regroupera les ressources en grandes familles

- La population ; évolution démographique, exode rural
- Le sol et le sous-sol : des carrières à la production agricole
- L'énergie : eau, vapeur, électricité
- Les transports et communications : des chemins au téléphone, de la charrette à l'automobile,
- Artisanat, industrie, commerce,
- Formation, instruction



- Invention et innovation
- Patrimoine et tourisme
- Evolution des mentalités

K ou Capital ; quel est l'héritage ?

La géologie (le relief) et le climat

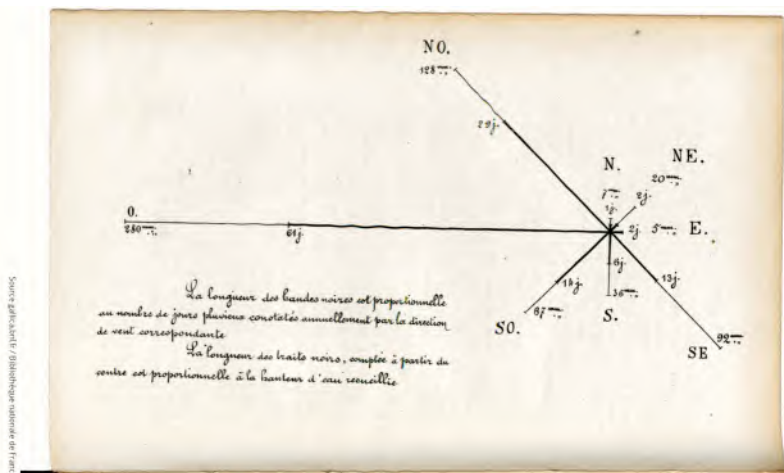
Climat : chaud ou froid, mouillé ou sec : il est une contrainte pour l'agriculture

Les données climatiques font partie des contraintes extérieures, presque au même titre que le relief.

Donc, pourquoi faire un point sur les températures ou la pluviométrie ? Pour deux raisons : parce que, entre le climat et l'agriculture (pour ne citer que ce qui relève de l'évidence), il y a plus qu'une accordance.

Et aussi parce qu'émerge, dans les débats de ce XXe siècle commençant, le projet d'un dispositif d'alerte, semblable à celui des crues. Dossier ambitieux, tellement, qu'il ne sera mis en place que bien plus tard.

Les relevés météo suivis par les instituteurs ou les agents voyers à la demande du conseil général montrent des moyennes d'hiver et d'été relativement modérées, mais les écarts entre jours les plus froids et jours les plus chauds sont importants ; les contrastes sont forts comme, par exemple, à Saint-Antonin : -13 °C et 38 °C en 1906 ou encore -10 °C et 42 °C à Montalzat, cette même année. En 1909, 643 mm sur 143 jours de pluie ou neige et des écarts de température tels que -11 °C à Caussade et +40 °C à Cazals. En 1910, -8 °C à Saint-Antonin contre + 39 °C à Caussade ; 959 mm pluie en 158 jours.



Rose des vents établie par le service météorologique du service général.

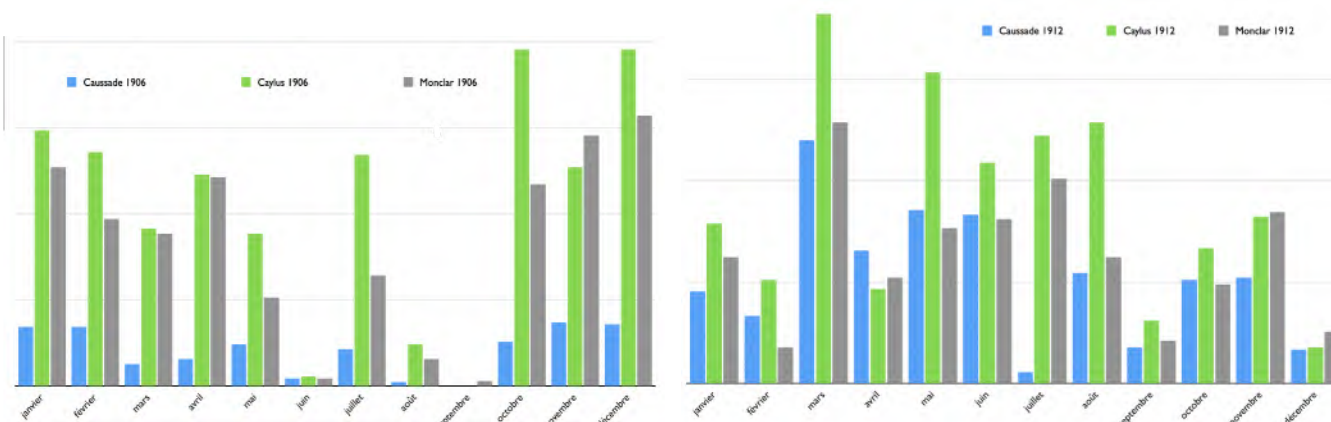
En 1911, 662 mm de pluie pendant 136 jours et -9 °C à Saint-Antonin au plus froid et +43 °C à Molières. En 1913 les températures vont de -7 °C à Caussade à + 41 °C à Montaigu
(Données du service météorologique : rapports au Conseil général.)

Les deux graphiques tirés de ces relevés permettent aussi de voir les différences entre les secteurs géographiques, en prenant des stations différenciées.

En 1906, l'été a été très sec : il sera suivi d'un automne particulièrement pluvieux qui explique la violence de la crue qui a noyé la vallée de l'Aveyron.

À l'inverse, en 1912, juillet pluvieux. C'est la station météorologique de Caylus qui enregistre les plus fortes pluies, suivie dans les deux cas par Monclar-de-Quercy. Pour les agriculteurs, ces variations sont un réel problème.

Pluies à Caussade, Caylus et Monclar : comparaison de deux années : 1906 et 1912



2

Où sommes-nous ?



Chromolithographie : image prime présentant les productions du département de Tarn-et-Garonne.

Le relief

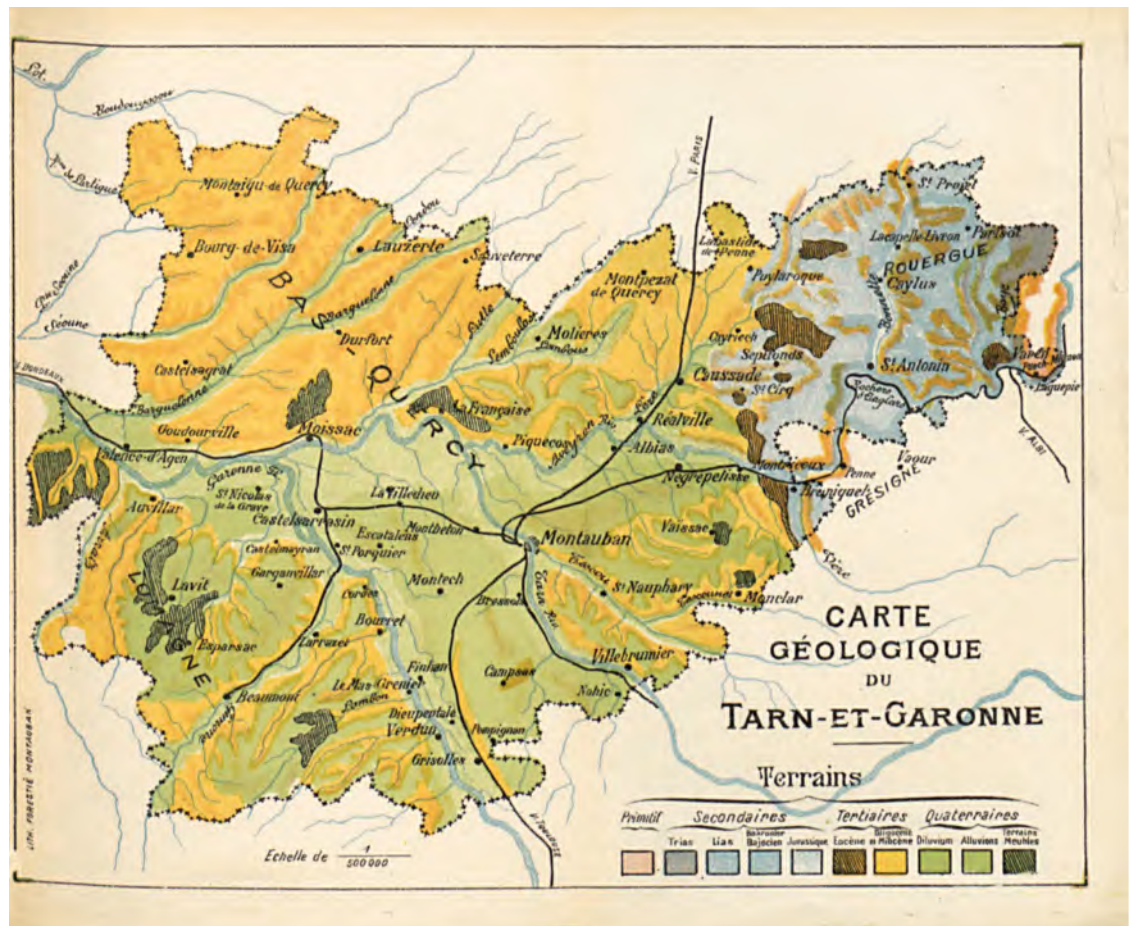
Nous sommes entre le Massif Central et le bassin de la Garonne en passant par la plaine du Tarn, en son aval ; c'est dire qu'à quelques kilomètres de distance, en passant la verticale Montricoux - Septfonds, on va changer de monde : le causse ou la plaine, le calcaire ou la molasse. « Toute la rive droite de l'Aveyron est formée de plateaux plus élevés et plus sauvages : c'est la fin des Causses du Rouergue et du Quercy, aux profondes couches jurassiques, avec poches phosphatées vers Lavaurette, traces de granit vers Laguëpie et grès, marnes irisées et calcaires magnésiens vers Castanet, où se trouve le point culminant de Tarn-et-Garonne (498 m). »

En direction de Montauban, le relief est plat : « Plaine féconde, collines fertiles, plateaux où l'homme a conquis la terre sur la pierre, sont charmants et variés, en ce département qu'ils concourent à former. »

La carte géologique montre aisément ces deux mondes.

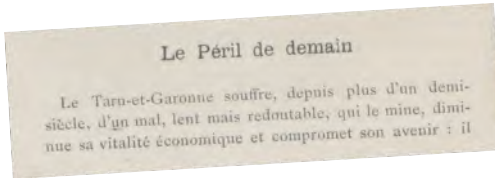
Ici, la conjonction du climat et du relief va être déterminante pour de nombreuses activités : l'agriculture, mais aussi l'exploitation du sous-sol, les circulations, jusqu'au tourisme.

De fait, le relief et le climat sont à cette époque du XIXe siècle des constantes ; à l'homme qui veut utiliser ces ressources, de s'y adapter.



P : la population

La crise démographique alarme les élus et les publicistes ; l'expression qui revient est « le *péril de demain* ». Ce n'est pas propre au département, mais peut-être que le Tarn-et-Garonne est plus touché par cette baisse.



Les symptômes sont bien visibles : baisse de la population (voir graphique ci-contre), baisse des naissances qui engendre naturellement un vieillissement de la pyramide des âges ; l'exode rural vide les campagnes les plus défavorisées au profit des villes ou des bourgs où les conditions d'emploi sont moins difficiles. Mais il y a aussi un exode urbain, toute une frange de la population, celle qui ne se trouve pas d'avenir, s'en va vers les plus grandes villes de la région.

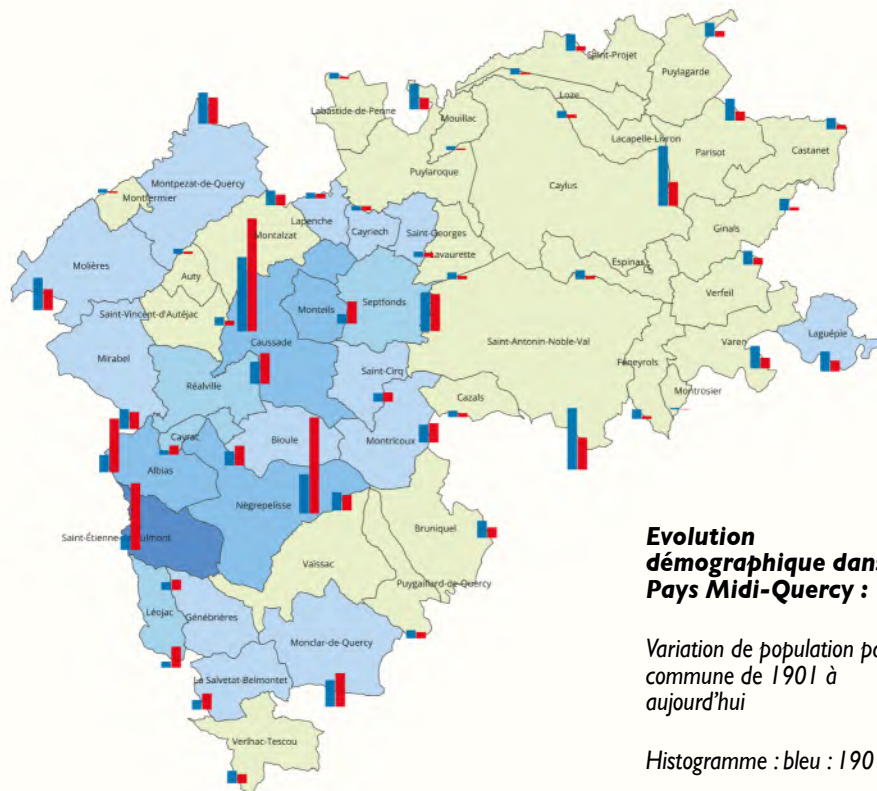
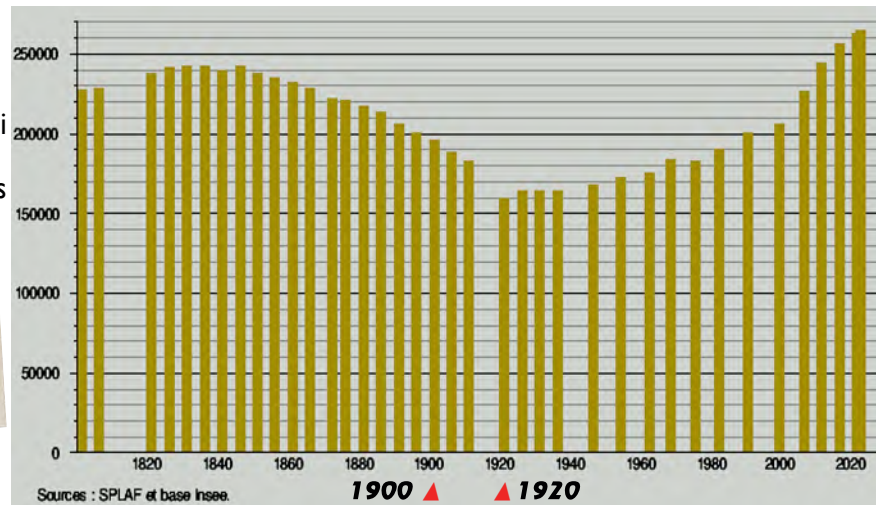
Les conséquences en sont la pénurie de main d'œuvre dans l'agriculture, ce qui aggrave les conditions d'exploitation dans des fermes peu mécanisées...

L'impact sur l'économie est bien connu des démographes ; manque de tonus, atonie générale qui pèse sur la consommation, donc sur le commerce, manque d'investissement productif.

Pour les élus, c'est aussi la crainte (« il n'est de richesse que d'hommes ») vis-à-vis de l'Allemagne.

Les remèdes ne sont pas aisés à mettre en place. Les familles ont de moins en moins d'enfants. Le Conseil général qui prône la mise en place d'allocations familiales montre l'exemple en aidant ainsi les cantonniers qu'il emploie (voir chapitre transports – routes).

La comparaison des populations de 1900 (50 751) et de 2020 (51 268 h.) montre bien la réalité de l'exode rural (carte ci-contre). Dans le pays, la population n'a pas diminué, mais les



cartes de densité-variation de population montrent qu'à total égal, la répartition des habitants a considérablement varié. Sur le causse, la population diminue fortement ; à partir de Caussade, vers Montauban, la croissance démographique est forte et vraisemblablement le fait de périurbains choisissant Saint-Étienne-de-Tulmont (4050 contre 1332), Albiac (3272 contre 1056), Caussade (6858 contre 4508) De la même façon. Monteils devient la commune suburbaine de Caussade...

Fond de carte : IGN.fr - Données démographiques 2021 : Insee ; données 1901 : annuaire agricole du Tarn-et-Garonne (AD 82). Cartographie : DP.

L'exode rural

(La Dépêche, vendredi 18 octobre 1901 n° 12,104)

CHRONIQUE : DÉSERTION RURALE

La population rurale ne déserte que les sols qui se montrent incapables de la nourrir, tel est le fait qu'on ne saurait trop mettre en évidence. À cette conclusion surtout semble avoir abouti le concours que je mentionnais la semaine dernière, le concours spécial organisé à l'occasion du récent concours régional agricole de Montauban, par la Société d'Agriculture de Tarn-et-Garonne, entre les instituteurs et institutrices du département.

Le sujet de ce concours était : la gravité, les causes, les conséquences de la désertion des campagnes, et les moyens d'y porter remède, tout particulièrement ceux dont instituteurs et institutrices peuvent user. Vingt instituteurs et quatre institutrices répondirent à l'appel de la Société d'Agriculture, auteurs « de mémoires généralement très soignés, remplis d'observations personnelles, de propositions ingénieuses et de généreuses promesses de dévouement », déclare M. Cazaubiel, professeur d'Histoire à l'Ecole normale, membre de la commission d'examens des mémoires et choisi par elle comme son rapporteur.

Gairbal, instituteur à Vaissac, a eu l'heureuse idée de choisir précisément la commune où il professe afin de mieux montrer, à l'aide de statistiques minutieuses et très soignées, le mouvement qui s'est accompli dans la population rurale de 1801 à 1901. À Vaissac, la population qui était de 1,378 habitants en 1801, dépassa le chiffre de 1,700 dans la période de 1830 à 1845. En décroissance progressive sous le Second Empire et depuis, la population de Vaissac, en 1901, est tombée à 1,114 habitants. Pendant les dix dernières années, sur 40 individus (23 du sexe masculin, 17 du sexe féminin) qui ont abandonné la commune, presque tous appartiennent à la classe des ouvriers agricoles non possesseurs du sol ; un seul, fils de propriétaire cultivateur, pouvant vivre chez lui, est allé chercher fortune à la ville. C'est l'élément jeune du prolétariat qui disparaît.

Les emplois trouvés par les émigrants sont en général très modestes ; « sauf quelques exceptions de jeunes gens devenus petits fonctionnaires ou exerçant une profession indépendante, la majeure partie des émigrés occupe des emplois de domestique dans les grandes maisons. Il n'y a donc pas ici, comme on a l'habitude de le dire, exode vers l'usine ou l'atelier. » Il y a simplement abandon de la terre par ceux qu'elle ne parvient plus à nourrir.



De son côté, M. Perbosc, instituteur à Comberouger, dont le mémoire a mérité les honneurs de l'impression intégrale dans le Recueil agronomique de la Société d'Agriculture de Tarn-et-Garonne, dit excellemment : « Au fond de tout cela (la dépopulation des campagnes), il y a ce fait brutal : que l'on soit à la ville ou à la campagne, on y est retenu avant tout par le bien-être qu'on y trouve. Les attraites des villes sont une cause, sans doute, mais une cause secondaire, de la désertion des campagnes. Qu'on n'oublie pas que le rêve de beaucoup d'émigrants est de faire assez d'économies à la ville pour pouvoir revenir vivre au village natal. »

« Rêve qui se réalise peu, mais, qui n'en existe pas moins et qui contient un significatif enseignement ! » Et, plus loin : « L'exode vers les villes, vers un inconnu quel qu'il soit, est une conséquence naturelle de ce qu'on peut désigner d'un mot : la déplorable condition des paysans. »

La cause du mal reconnue, la recherche des remèdes propres à le guérir se trouve par là-même tout indiquée : il faut que la terre redevienne pour tous suffisamment nourricière. Les uns dépendent de la collectivité sociale, de l'État ; les autres relèvent de l'initiative privée, demeurent le fait des groupements locaux eux-mêmes. J'ai brièvement mentionné déjà les premiers après M. Cazaubiel : la réforme



profonde, la diminution de l'impôt foncier en faveur des petits cultivateurs ; les transports à bon marché, la multiplication et l'amélioration des canaux, tout ce qui est de nature à assurer l'écoulement prompt et facile des produits de la terre ; la propagation de l'éducation professionnelle agricole ; les encouragements aux coopératives d'agriculteurs dans leurs rapports directs avec les coopératives d'ouvriers, à « l'association, sous toutes ses formes, venant au secours des faibles et des isolés pour le plus grand bien de tous ». J'ajouterai, pour ma part, l'impôt sur le revenu qui, permettant de dégrever entièrement, les petits cultivateurs, tendrait à mettre la terre entre les mains de ceux qui la travaillent, qui s'occupent d'elle réellement, et les fixerait ainsi définitivement au sol. Quant aux moyens de préservation rurale qui restent du domaine de l'initiative privée, ils tiennent tous dans cette formule association, mutualité, prévoyance, solidarité. Les éducateurs du village, les instituteurs y peuvent beaucoup. J'ai dessein de le dire une autre fois.

RÉMO.

(Document : source Retronews)



Chromolithographie : image prime éditée avant l'établissement de la ligne de chemin de fer Cahors-Montauban ouverte en 1884.

Quelles activités ?

Il est difficile de décrire par le menu chaque branche d'activité : d'abord, les statistiques manquent souvent, et quand elles existent, elles sont souvent départementales. Dans quelques domaines, heureusement nous avons des informations, surtout quand la géographie prime et que l'activité est liée au sol : carrières, agriculture, infrastructure comme le rail ou la route. Nous présenterons ici les données principales ou les faits majeurs, allant du plus solide (l'exploitation du sous-sol) au plus immatériel, mais qui concourent à la production : les mentalités.

Exploitation du sous-sol : il n'y a pas beaucoup de changements pendant les 15-20 ans : la carrière reste ce qu'elle est. Les ressources et donc les lieux d'exploitation sont contraints par la géologie.

Les cartes postales montrant la carrière de Bruniquel font voir des ouvriers qui travaillent au pic, à la barre à mine, au marteau de carrier.

En 1913^[1], 133 carrières, toutes à ciel ouvert ont été exploitées dans le département de Tarn-et-Garonne : 41 d'une manière permanente, les autres temporairement. Le personnel occupé a été de 454 ouvriers .

« On exploite principalement : les calcaires pour matériaux de construction (pierre de taille, moellons et chaux), et pour ballast et matériaux d'empierrement ; les sables et graviers, pour béton, mortier, ballast et les matériaux d'empierrement ; l'argile pour briques et tuile »

« Les principaux centres d'extraction sont :

Bruniquel, pour la pierre de taille ;

Bruniquel, Varen (Lexos), pour le moëllon (sic) ;

Bruniquel, pour la chaux grasse ;

Varen (Lexos), Bruniquel, Auvillars et Pommevic, pour la chaux hydraulique. »

L'extraction de la terre à briques et des sables et graviers se fait plutôt dans d'autres secteurs du département, autour de Montauban,

L'ingénieur ajoute « La production des carrières représente, en 1913, une valeur totale de 460.716 francs^[2], en augmentation de 132.493 francs sur l'année précédente. Cette augmentation est la conséquence, d'une part, de la reprise de l'exploitation des phosphates (18.000 francs) et, d'autre part, de la construction d'une partie du réseau départemental de tramways, travail qui a nécessité une importante fourniture de moëllon et surtout de ballast.

^[1] Situation de l'industrie minière dans le département de Tarn-et-Garonne, pendant l'année 1913. Rapport de l'ingénieur des Mines au Préfet et au Conseil général.

^[2] En 1913, le franc équivalait à 3,14 euros (source INSEE)

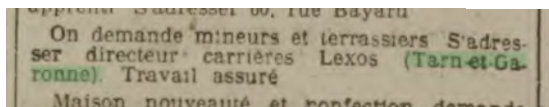


Bruniquel : deux activités liées au sous-sol. L'usine de Lalande utilise les anciens locaux des hauts-fourneaux. La carrière de pierre reste modeste.

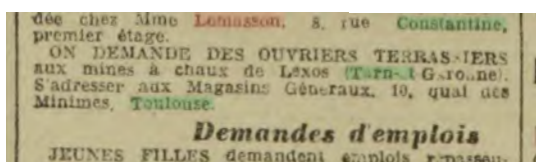


Saint-Projet : transformée aujourd'hui en habitation, la tuilerie de Fondieu (écart de Colombie) n'a pas résisté à l'évolution de la filière.

Dans l'est du département, dans ces pays de pierre, la carrière représente une richesse. Le maire de Caylus, plaidant pour la création du tramway Caussade-Caylus, met en avant la valorisation de la pierre de taille de sa commune.



La Dépêche, 19 décembre 1909 (source Retronews)



La Dépêche, 13 juillet 1912 (source Retronews)

Il y a les carrières officielles, déclarées ; et les autres, celles qui sont souvent de petites exploitations locales pour des besoins locaux. Mais cette activité peut être dangereuse comme en témoigne l'accident de Léojac.

Un accident collectif s'est produit le 24 février 1911 dans une carrière de gravier, située sur le territoire de la commune de Léojac ; 2 adultes ont été blessés, dont un mortellement, par un éboulement.

Cet accident est dû à la méthode défectueuse employée par ces ouvriers (un maître-valet et un jardinier), qui dirigeaient eux-mêmes leur travail dans une carrière où l'extraction était permise à tout venant, moyennant le paiement d'une redevance de 6 fr. 75 par mètre cube de gravier.

(...) Au point de vue administratif, nous avons proposé de rappeler à M. le Maire de Léojac que, en vertu de l'article 18 du décret précité, la surveillance des carrières à ciel ouvert lui incombe spécialement et qu'il lui appartient de signaler au Service des mines les exploitations dangereuses qui peuvent exister sur le territoire

Sont abandonnés tous les espoirs d'exploiter des gisements reconnus ou pressentis qui désormais ne font plus le poids par rapport à d'autres bassins : collecte du minerai de fer de surface autour de Bruniquel, Cazals et jusqu'à Saint-Antonin, recherche de charbon et d'autres ressources minérales telles le cuivre à Laguëpie^[3], tentative de

^[3] La mine de Lexos a été réouverte pendant la seconde guerre mondiale (source : BRGM) . Voir bibliographie



Carrière à la côte de Saint-Antonin (photo Eugène Trutat)

exploiter à nouveau les phosphates que l'on disait épuisés.

On peut relier cette exploitation de la pierre et de l'argile aux industries de transformation ; elles restent de taille modeste, les fours à chaux sont petits, les tuileries et briqueteries utilisent des techniques de production obsolètes : car il faut des chaleurs intenses pour les fours modernes. Les routes et le bâtiment demandent des granulats fournis par des carrières avec des technologies traditionnelles ?

C'est du côté de Lexos que vient le développement ; il est autant technique, plus grand et plus productif (cela se voit avec la progression du trafic ferroviaire. Cf. la partie « transports ») que capitalistique : le site, ouvert en 1864 (Chaux Soulé), fabriquait de la chaux agricole et de la bouillie

bordelaise[4]. Aux débuts, l'exploitation occupait une dizaine d'ouvriers. En 1906, la raison sociale change et devient Pigasse & Cie. C'est en 1912 qu'est créée une vaste conglomérat avec les usines de Cardalou, de Damiatte, de Bruniquel, de Ranteils-Bousquet, de Saint-Antonin, de Lavazière, de Marsac, de Ranteils-Thermes et du Ségala, réunies autour d'un comptoir de vente en commun : « Société des chaux et ciments d'Albi, de l'Aude et du Tarn-et-Garonne ».

Les carrières laissent des cicatrices mais toutes ne sont pas visibles car à l'écart des routes : gravier pour le ballast à l'écart de Lavaurette, grande carrière de Bruniquel, site de Lexos.

Eaux

Eaux minérales :

à Fénérols, le thermalisme est toujours présent.

« Comme l'année précédente, les 4 sources minérales dites de la Bombouzole n° 1, de la Bombouzole n° 2, de l'Église et de Villeneuve (eaux froides sulfatées calciques) situées sur le territoire de la commune de Fénérols, ont, en 1912, été exploitées par MM. Consens et Rous, propriétaires de l'établissement qu'elles alimentent. Elles ont été autorisées par arrêté ministériel du 13 août 1900. On ne connaît pas exactement le nombre des malades qui ont fréquenté ces sources, ni la quantité d'eau consommée. »

« Nous n'avons pas encore instruit la demande présentée le 23 octobre 1912 par M. le Maire de Saint-Antonin, agissant en cette qualité, à l'effet d'obtenir autorisation d'exploiter la source minérale de « Saleth », située sur le territoire de cette commune. Invité, aux époques fixées par l'Académie de Médecine pour effectuer les puisements d'eau destinés à l'analyse, à prendre en vue du premier prélèvement les dispositions nécessaires, le pétitionnaire nous a toujours demandé de vouloir bien différer cette opération.

Toulouse, le 8 mai 1913.

La mise en service des thermes se fera en 1915.

Rivières :

les rapports au Conseil général ne montrent pas de grande évolution ; s'il

existe des installations, c'est pour fournir de la force motrice direct pour des roues, des pilons, des soufflets...

Mais le lien entre hydro et électrique est encore très ténu (voir à la rubrique énergie).

Les rivières bénéfiques permettent l'irrigation ; elles sont aussi souhaitées par les villes et les bourgs qui demandent de l'aide pour l'adduction d'eau ; maléfiques, elles détruisent par la violence des crues.

L'eau irrigante

« Il n'existe aucun canal d'irrigation ou de submersion dans le département. Les avantages que procurent les irrigations paraissent généralement peu appréciés des propriétaires agriculteurs, du département de Tarn-et-Garonne, sauf cependant dans la partie du département appartenant au Quercy. On doit se demander si ce manque d'initiative n'est pas nuisible aux intérêts essentiellement agricoles de la région. »

1905 services hydrauliques ; rapport de l'ingénieur en chef au Conseil général.

Eau potable

Adduction d'eau potable de

Jean Jaurès en 1907, le 23 octobre, plaide dans la *Dépêche du Midi* pour un usage de l'eau au service de l'économie

« Mais ce n'est là qu'une partie de l'œuvre qui doit être accomplie pour le relèvement économique du Midi. Toute sa fortune ne peut pas porter sur une seule culture. L'heure est venue pour lui d'élargir, de varier le plus possible sa production agricole et d'accroître aussi son activité industrielle.

Dans l'intérêt de sa production agricole, son régime des eaux doit être scientifiquement organisé. Le Midi est exposé à deux fléaux contraires : aux inondations et aux sécheresses. Pour prévenir les inondations, tout un système de travaux doit être étudié sans délai, notamment le reboisement des pentes dénudées.

Mais pendant que des masses d'eau se précipitent avec une fureur déréglée et dévastatrice, nous négligeons d'utiliser les eaux qu'il serait possible d'accumuler par des barrages en des vallées transformées en bassins qui permettraient, dans les périodes de sécheresse, d'irriguer le sol par des canaux multipliés, d'accroître et de diversifier la production du sol.

Quand le régime des eaux sera ainsi établi, selon un plan scientifique, des cultures intensives et variées, production des fleurs, des fruits, des primeurs, des prairies plus grasses pour l'éleveur d'un bétail plus riche se substitueront aux demi-jachères, aux prairies arides et pauvres, aux cultures trop uniformes et trop exclusives. Des trésors nouveaux peuvent jaillir de la terre méridionale quand les producteurs pourront combiner la force de l'eau et la force du soleil » ■

[4] Feral François. L'Usine de chaux et de ciments de Lexos. In: Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 28, fascicule I, 1957, pp. 101-104; doi : <https://doi.org/10.3406/rgps.1957.1444> - https://www.persee.fr/doc/rgps_0035-3221_1957_num_28_1_1444

Septfonds, Caylus et Loze : ces communes ont besoin de renforcer leur approvisionnement ; le complément de financement vient du Conseil général et du ministère de l'Agriculture qui redistribue des fonds du Pari-Mutuel.

À Saint-Antonin, le 27 novembre 1911 le Préfet de Tarn-et-Garonne a repris le projet d'adduction d'eau avec une demande de subvention sur les mêmes fonds du Pari-Mutuel.

L'eau dévastatrice

Les crues ont causé des dégâts importants. Les rivières en cause sont l'Aveyron et la Lère et le Candé. La crue de 1906 a détruit le pont de Cazals. En 1907, ce sont Caussade, Réalville et les environs qui ont été submergés. Il y a eu de gros dégâts.

La différence entre ces deux petits bassins tient, pour l'Aveyron, à la puissance de la rivière et, pour la Lère et le Candé, à la rapidité des flux qui empêche de se prémunir.

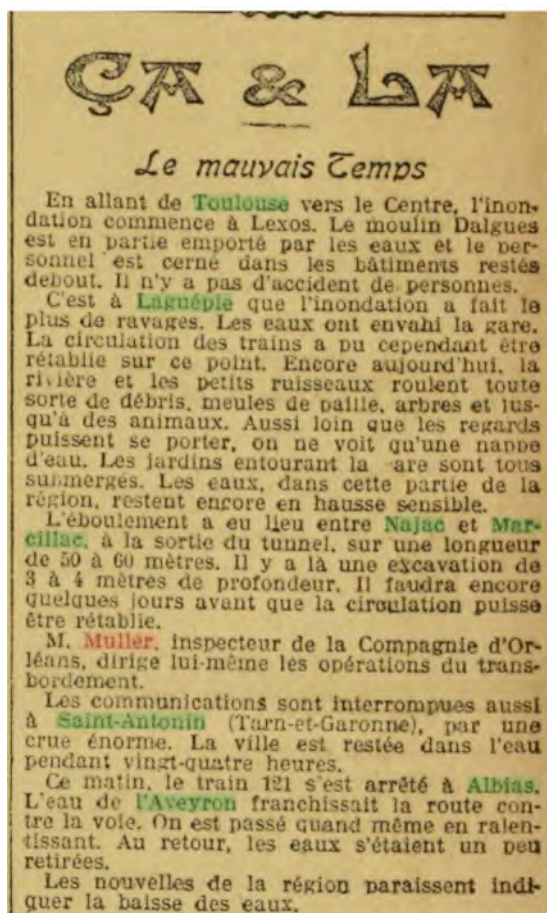
Les débats qui suivront porteront sur la reconstruction du pont de Cazals et son financement dont l'aide de l'État, sur la remise en état des ouvrages endommagés et sur la demande de Caussade d'avoir une protection contre les crues de la Lère.

Conseil général : Pont de Cazals

« Le pont métallique de Cazals emporté par la crue de l'Aveyron survenue le 14 décembre dernier, a fait l'objet d'un projet de reconstruction. Les travaux ont été adjugés le 29 juin dernier à MM. Belarbre et Soulat, constructeurs à Limoges, moyennant un rabais de 6 sur les prix du détail estimatif. Un délai de six mois est imparti pour l'exécution de ces travaux, pour lesquels le Conseil général a voté un emprunt de 16,000 francs au cours de sa dernière session.

Il est donc permis d'escompter que la circulation entre le village et la gare de Cazals sera rétablie avant la fin de l'année, grâce à la sollicitude de l'Assemblée départementale pour la population si éprouvée de cette région. »

Toujours dans le registre des crues et des dégâts occasionnés, un débat a lieu concernant la protection de Caussade contre les débordements de la Lère. Les services techniques ayant estimé qu'il était impossible d'imaginer un ouvrage protégeant la ville, il a été décidé :



La Dépêche : 16 décembre 1906
et le 16 octobre 1907 (Source : Retronews)



« À Caussade, est mis en place un passage pour l'eau des crues afin qu'elles n'endommagent point la voie ferrée. La demande de la municipalité d'un aménagement de la Lère dans la ville n'ayant pas été acceptée, car déclaré inefficace, c'est à l'amont de l'agglomération qu'une zone d'étalement des masses d'eau a été mise en place. »

Cette zone d'étalement de la crue, en amont de Caussade, est aujourd'hui le parc de la Lère, vaste zone basse où la rivière peut s'étaler.

Une autre demande porte sur la création d'un syndicat de rivière : « pour améliorer le lit des cours d'eau de la Lère et du Candé en 1910, les ingénieurs ont proposé de soumettre la question de création de ces syndicats à une enquête, dans les diverses communes intéressées. Le Conseil général constate : « les résultats de ces enquêtes n'ont pas été portés à notre connaissance » ; en 1913, « un crédit est également demandé sur les fonds du même ministère pour les études préalables à la constitution d'une Association syndicale de défense contre les crues de la Lère et du Candé, confiée à un personnel chargé de dresser à la tâche les plans et profils du terrain et l'état parcellaire. »

À la fin de notre période d'avant-guerre, la décision n'avait pas encore été portée à connaissance.

Ces crues sont l'occasion de relancer un autre dossier, celui de l'alerte. Ce dispositif paraît complexe et, s'il est capital, demande réflexion :

« La mise en place de système d'alerte une enquête générale a été ouverte dans les communes du bassin de l'Aveyron afin d'apprécier s'il serait possible d'aviser en temps utile, les populations riveraines du résultat des observations faites en amont. — Les observations dans ce bassin ne sont faites en effet, quant à présent, que dans l'intérêt des populations riveraines à la Garonne
L'enquête n'avait pas donné de résultats concluants mais à la suite de constatations relatives à une crue ayant atteint 3 m 50 à Laguéprie, il a été reconnu qu'il y avait lieu d'aviser des crues de cette importance, les communes de Moissac, Piquecos, Montastruc, Lamothe-Capdeville et l'Honor-de-Cos. En outre, il a été reconnu que le poste d'observation de Laguéprie devrait, pour la facilité des observations et la rapidité des transmissions, être transféré à Varen. Un projet de règlement répondant à l'ensemble des données ci-dessus est à l'étude. »

Le choix des communes à prévenir est quelque peu surprenant car celles-ci sont très en aval alors que les communes situées au cœur du département ne sont pas incluses. Mais il est vrai que l'enquête auprès des communes riveraines de l'Aveyron n'avait pas donné de résultat concluant. Le dispositif est donc soumis à étude et, en attendant, Caussade met en œuvre sa solution de la zone d'étalement.

Il est accordé une priorité sur le réseau téléphonique pour diffuser les alertes tout au long des rivières.

Encore une crue :

La Dépêche, le 10 février 1910

« Negrepelisse

Par suite des pluies abondantes de ces jours derniers, l'Aveyron a subi une nouvelle crue, plus forte que celle du mois dernier. Aussi l'éclairage à l'électricité est encore interrompu pour quelques jours, le moteur ne fonctionnant pas à cause de l'inondation. Pour y suppléer, quand donc nous mettra-t-on un moteur à pétrole depuis longtemps promis ? »

L'agriculture

Après le sous-sol, le sol et sa mise en culture. Son organisation est très dépendante de la géologie, de la pédologie et du climat, chaleurs, pluies, gels.

C'est une activité majeure, la plus importante du département. Il n'est donc pas étonnant que les dossiers liés à l'agriculture soient nombreux.

Problème de l'exode rural : sur le causse, il contraint à une remise en question des pratiques culturelles, d'autant que les paysans ne peuvent encore mécaniser leur exploitations.



Vazérac n'est pas dans le pays Midi-Quercy, mais pas loin...

Parmi les préoccupations, citons ;

- Prime pour la reconstitution du vignoble ;

- Valorisation des champs d'expérimentations ;

- Demande à la compagnie du PO pour l'acheminement rapide des productions ;

- Conflit avec le Bordelais qui a exclu le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne de leur la zone d'appellation. Cette nouvelle réglementation écarte ces vins locaux qui trouvaient là d'importants débouchés.

« La principale ressource agricole du département, ce sont les céréales, en première ligne le blé et le maïs ; une même terre est le



plus souvent semée en blé tous les deux ans, et la population rurale, sobre, vaillante, dure à la fatigue, demeure attachée avec amour aux pratiques qu'elle tient de ses ancêtres. La culture traditionnelle des grains et des légumes secs se complète aujourd'hui par la culture des fruits, dont l'importance est considérable et croissante : les pruneaux, qui ne sont pas localisés dans le seul département de Lot-et-Garonne ; les raisins chasselas, dits de Montauban, qui se sont fait un nom sur le marché de Paris ; les pêches, dont la réputation n'est pas encore en rapport suffisant avec le mérite. Les pêches du Tarn-et-Garonne croissent en plein air, sans l'abri de murs ; par l'ampleur de leurs formes, la finesse de leur chair, fondante et sucrée, la saveur exquise de leur goût, elles sont dignes d'être mises au premier rang et elles sont vraiment trop peu connues sous leur nom, hors de leur pays d'origine, pour que je ne m'efforce pas de leur rendre, à mon tour, le témoignage qui leur est dû. (...) Aux produits de la terre, il faut ajouter l'élevage ; le paysan du Tarn-et-Garonne apprend de plus en plus à compenser par le bétail, qui se vend bien, la dépression persistante du prix du blé.

N'oublions pas la basse-cour ; elle est, comme dans la plaine de Toulouse, un des éléments assez notables de l'exploitation rurale. Donnons enfin une mention aux rivières, car elles sont poissonneuses : dans l'Aveyron notamment, les grosses carpes abondent ; et le cabot, qui, en été, se cueille, pour ainsi dire, à la surface de l'eau, d'un coup rapide, à la fisque, y pullule. La persévérance du pêcheur à la ligne trouve ici sa récompense.»

(Jacques Gebelin 1895 Cf. bibliographie)

Cette présentation élogieuse doit être tempérée car tout n'est pas facile dans ce département, et encore plus dans les terroirs de l'Est. Il faut lire l'intégralité de l'étude d'Albert Cavaillé pour mesurer la dureté du travail, sur des terroirs pas toujours favorables et avec une propriété très morcelée : 47.500 exploitations de petite culture avec 1 h. 80 en moyenne.



Nous sommes dans une agriculture de subsistance. Pour le département, c'est une propriété foncière « très morcelée ; les grands domaines ne sont pas nombreux. Les petits propriétaires apportent tant de soins à leurs terres que, toutes proportions gardées, ils en retirent plus de bénéfices que les grands.

Ceux-ci, ou bien manquent de suffisantes avances, ou sont à la merci de la main d'œuvre étrangère, de maîtres-valets, de colons partiaires (métayers ou bordiers), de fermiers. En sorte que la petite culture donne au moins deux fois plus que la moyenne et trois fois plus que la grande. »

Voici le nombre et l'importance des exploitations :

47.500 de petite culture, 160.000 hect. - 1 h. 80 par exploitation,
7.500 ; 128.000 hect. 17 h. 30
1.100 de grande culture - 70.000 hect. 64 h.

(Source : Essai sur Montauban et le Tarn-et-Garonne, Athané Urbain)

À Saint-Projet, l'étude d'A. Cavaillé nous montre l'évolution jusqu'à l'après-guerre :

« Les changements des soixante-quinze dernières années ont donc profondément modifié l'économie rurale et la vie des paysans de notre commune. Il est difficile de discerner quel est le fait responsable des plus grands changements : diminution de population ou évolution interne de la vie rurale. Ces deux phénomènes, liés d'ailleurs l'un à l'autre tout au moins à l'origine, sont tels que le paysage agricole lui-même a été modifié au point d'en être méconnaissable.

Les vieux cadres de la polyculture sont restés, ils sont presque indestructibles comme ces murettes du Causse qui ceinturaient chaque petit champ. Chaque propriétaire cherche toujours à subvenir aux besoins alimentaires de sa famille, mais depuis le début de la nouvelle agriculture, il a renoncé à satisfaire tous ses besoins directement ; il compte pour cela sur l'argent. Par là, l'agriculture est maintenant liée aux circonstances économiques générales : les fluctuations de la culture de la vigne, la substitution de l'élevage à la production du foin, l'abandon et le renouveau des arbres fruitiers, le remplacement des moutons par les bœufs, et beaucoup d'autres faits, s'expliquent par l'influence de ces causes économiques.

Mais les traditions anciennes sont si vivaces que la commune s'est très facilement adaptée aux circonstances de la période de guerre : une nouvelle économie fermée s'est tout naturellement installée, et n'a d'ailleurs pas tout à fait disparu cinq ans après la guerre. Tous ces changements ont profondément retenti sur le paysage agricole : celui-ci s'est presque figé sur le Causse, devenu le pays des landes et des bois. Seuls, les chemins qu'envahissent les ronces, les murettes écroulées témoignent de l'ancienne organisation agraire. On ne cultive plus que le fond des vallées sèches. Le reste est transformé en terrain de

parcours des moutons, sans que les bergers tiennent compte des diverses propriétés : chaque « pages » s'est ainsi constitué autour de sa ferme un pâturage bien à lui, que d'ailleurs il n'a pas le temps d'entretenir et que les ronces et le prunellier envahissent. ».

Cent cinquante ans de vie rurale à Saint-Projet (Tarn-et-Garonne) par Albert Cavaillé. Cette étude est le résumé d'un mémoire d'Économie rurale, (prix Sully-Olivier de Serres en 1946). Sources : Archives de la Mairie de Saint-Projet ; plans cadastraux et documents annexes 1837 et 1946 ; enquêtes agricoles de 1889 et 1929. Cartes : au 1/80.000^e : Cahors N.-E. ; plan directeur au 1/20.000^e : Camp de Caylus.

Au fil des années, dans les instances qui interviennent au service du monde agricole, émergent des signes positifs ;

- des expérimentations agricoles pour tester des nouvelles pratiques culturales et engrais ;
- la création d'une chaire d'agriculture à Moissac.



Annonce pour Caylus - La Dépêche - 22 décembre 1900



Annonce dans La Dépêche (Toulouse) - 24 août 1902



Annonce dans Le Journal - 29 avril 1911



- La volonté de transformer les comices agricoles - jugés trop nombreux et pas assez progressistes - en syndicats d'élevage pour l'amélioration des races bovines et autres.
- L'idée d'un dispositif d'alerte météorologique semblable à celui mis en place pour les crues. Avant la guerre, l'idée est jugée intéressante mais est mise à l'étude, ce qui en repoussera la mise en place longtemps après.
- et surtout l'utilisation du chemin de fer (dont il est réclamé l'accélération) pour envoyer dans les grandes villes les fruits, les légumes dont le département est grand producteur.

Quelques chiffres tirés de l'inventaire agricole...

Il est très intéressant de voir les cartes qui permettent de différencier les répartitions entre les communes, entre l'est et l'ouest du pays. L'inventaire agricole est, dans ses deux éditions de 1909 et 1910 consultables aux Archives départementales. Elles nous offrent une opportunité ; celle de regarder de près les 48 communes^[1] produit par produit, donc d'en déduire les spécialités et spécificités et par les cartes d'en visualiser les différences territoriales.

Repères^[2] (chiffres arrondis)

Superficie : 129 279 ha
 Population 1901 : 50 657 habitants
 Terres labourables : 65 129 (50%)
 Blé : 27 974 (22%)
 Prés naturels : 8 661 ha (7%)
 Cultures diverses : 2 902 ha (2%)
 Pâturages : 5 961 ha (5%)
 Vignes : 8 536 (3%)
 Landes : 3 994 (3%)
 Bois-forêts : 18 894 (14%)
 Reste : 15 292 ha (12 %)

Le reste comprend le maïs, le méteil, l'orge, l'avoine et bien d'autres cultures très variées (pommes de terre, lentilles...)

^[1] Le pays compte 49 communes avec Montrosier, mais l'inventaire agricole étant départemental, cette commune n'a pu être intégrée dans les calculs.

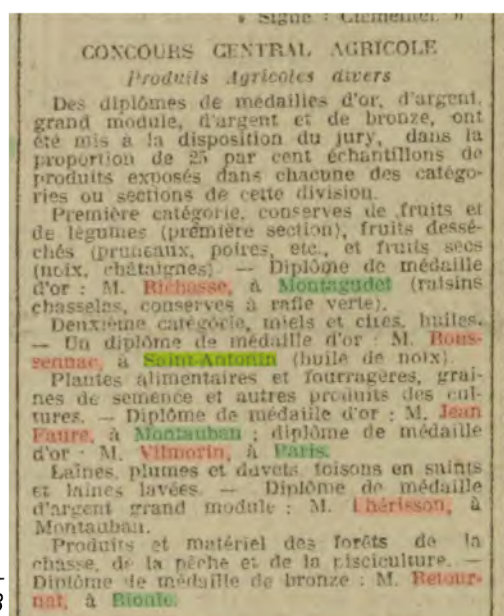
^[2] Les intitulés des rubriques sont ceux de l'inventaire ; nous ne pouvons dire ce que représente "cultures diverses" d'autant que l'inventaire détaille beaucoup de petites cultures que nous n'avons pas retenues.



Battage du blé à Beaulieu (Photo Eugène Trutat)



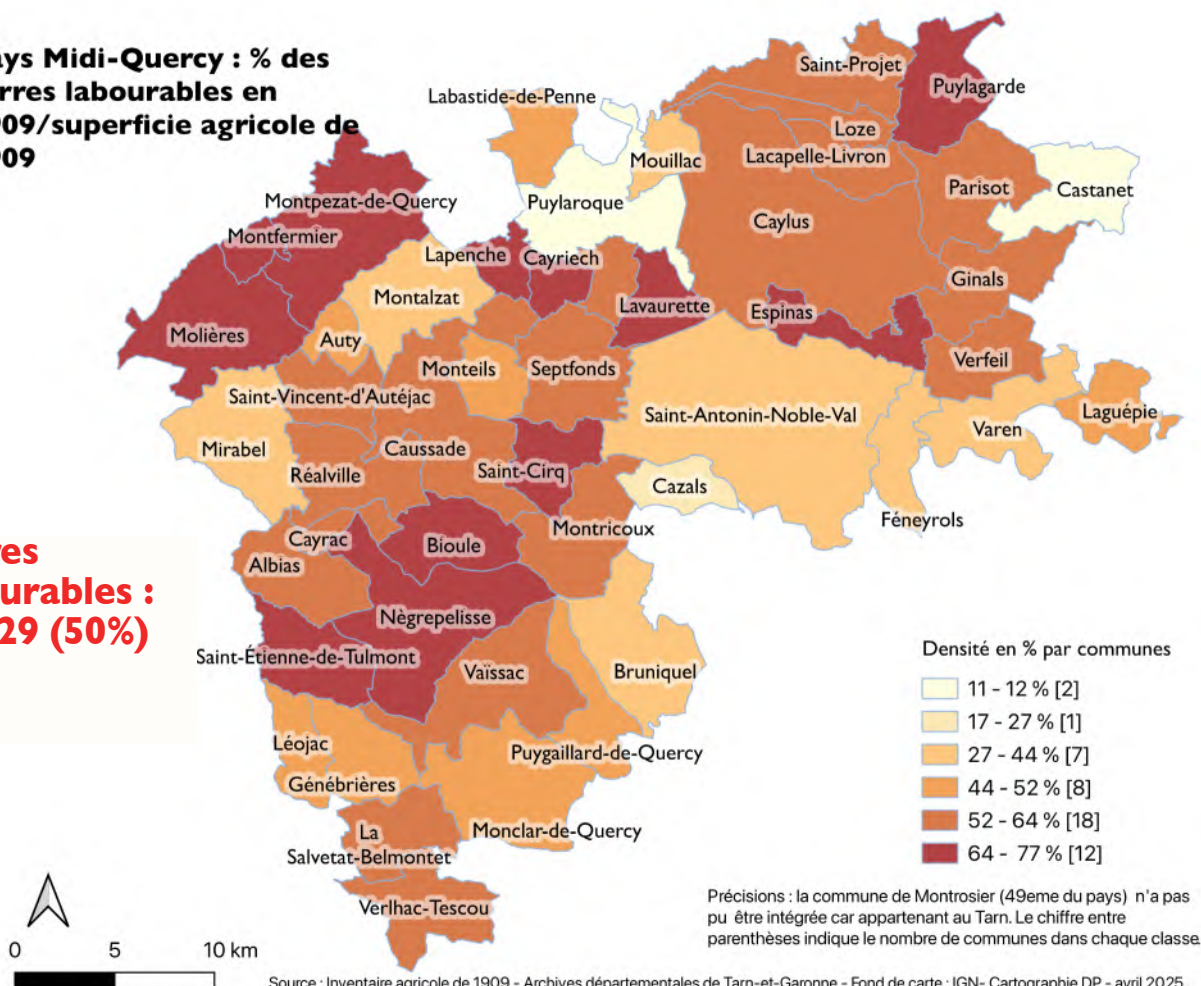
Foire à Puy-Laroque



La Dépêche -
31 mai 1913

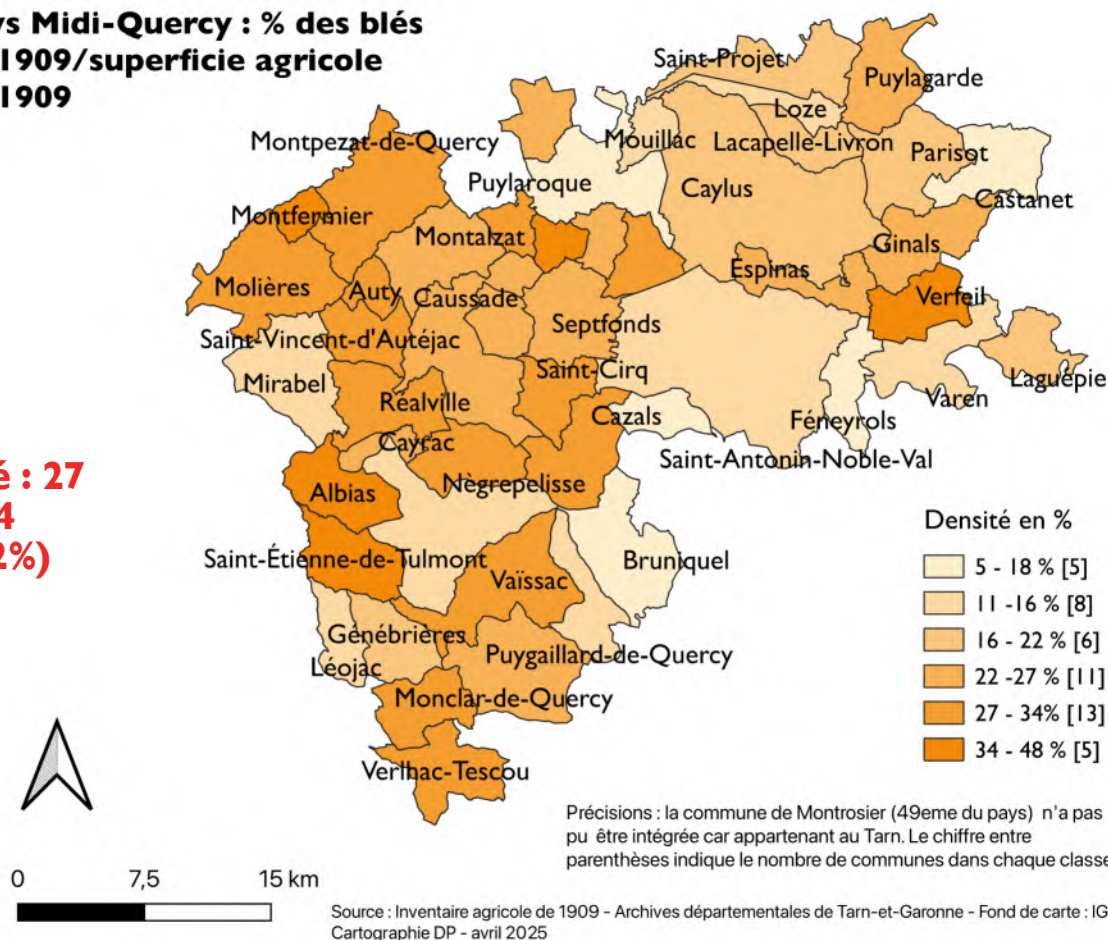
Pays Midi-Quercy : % des terres labourables en 1909/superficie agricole de 1909

Terres labourables : 65 129 (50%)



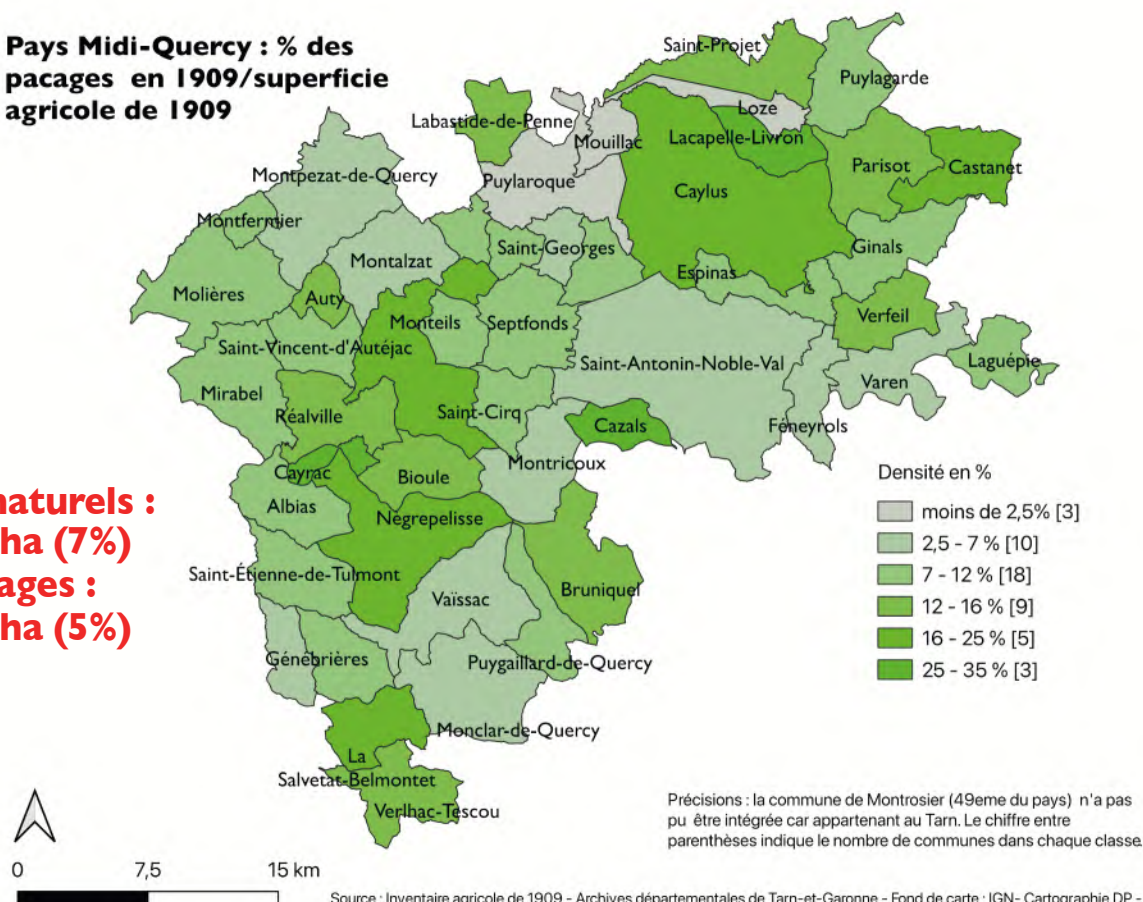
Pays Midi-Quercy : % des blés en 1909/superficie agricole de 1909

Blé : 27 974 (22%)



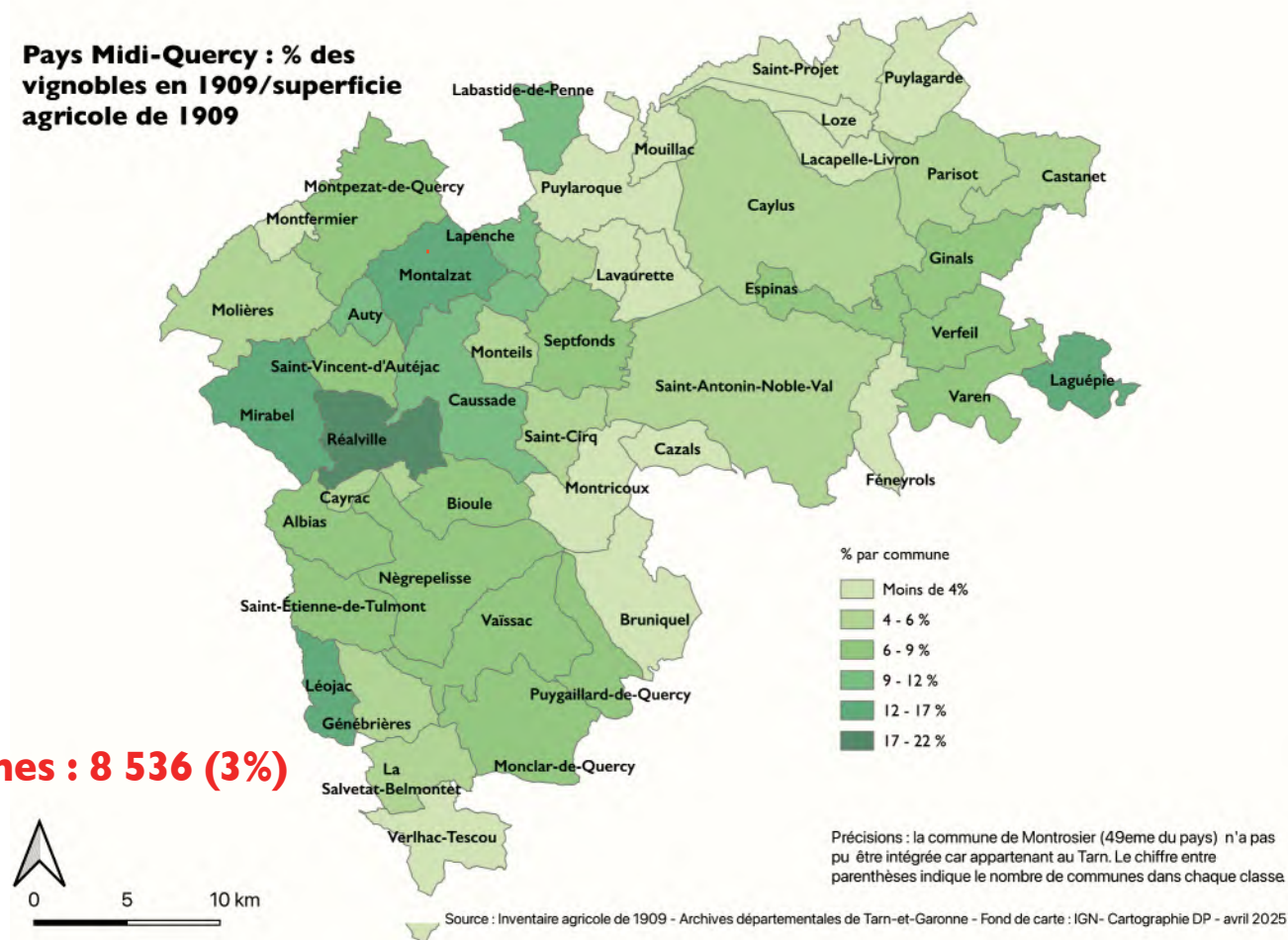
Pays Midi-Quercy : % des pacages en 1909/superficie agricole de 1909

**Prés naturels :
8 661 ha (7%)**
**Pâturages :
5 961 ha (5%)**

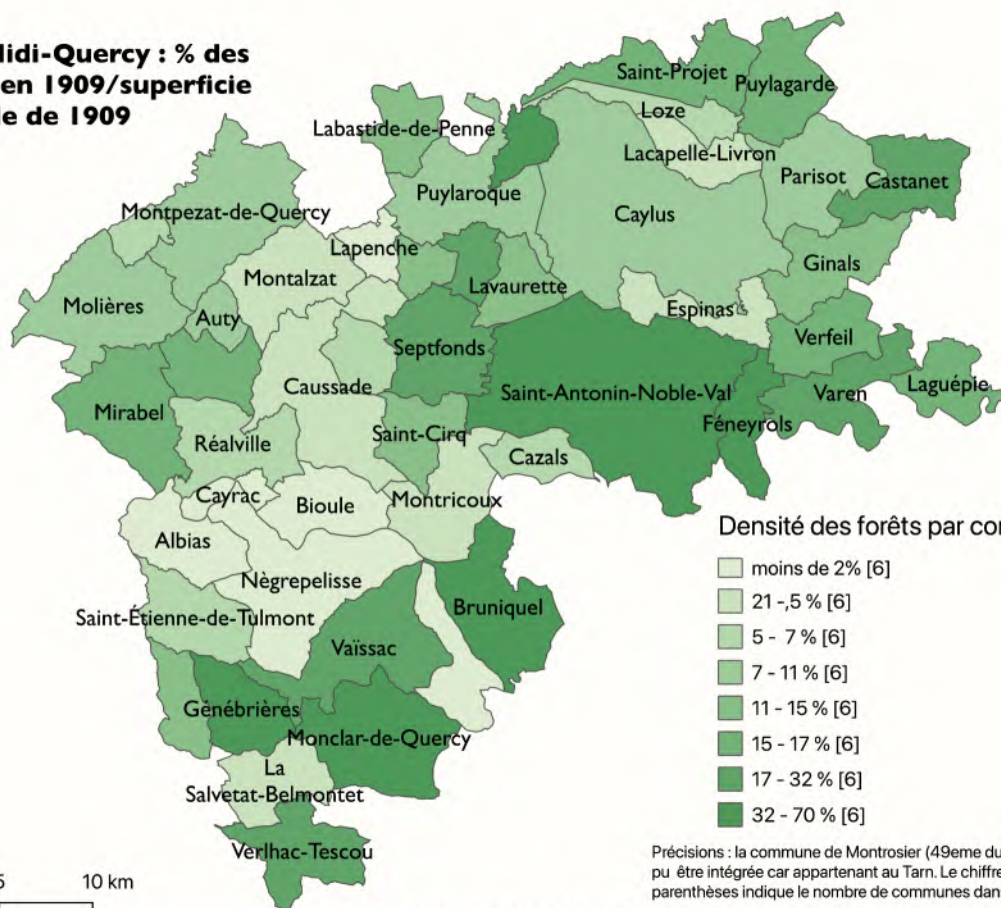


Pays Midi-Quercy : % des vignobles en 1909/superficie agricole de 1909

Vignes : 8 536 (3%)

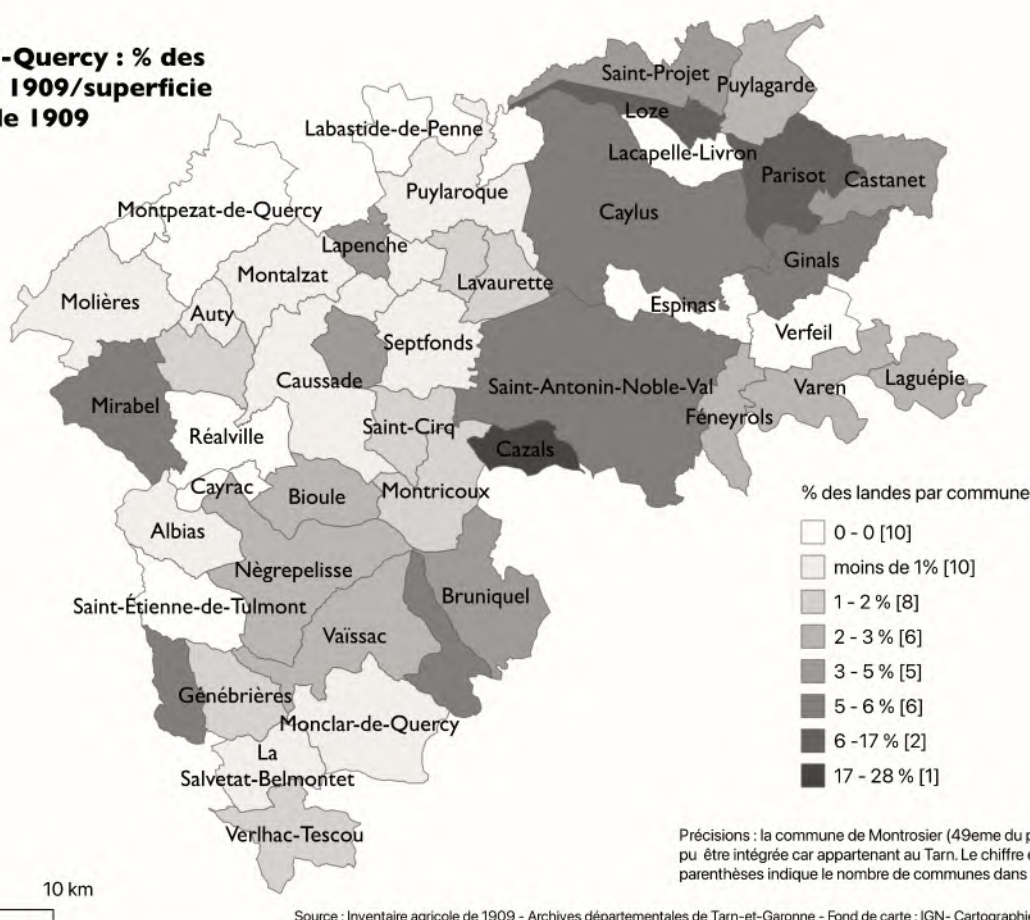


Pays Midi-Quercy : % des forêts en 1909/superficie agricole de 1909



Bo
18

Pays Midi-Quercy : % des landes en 1909/superficie agricole de 1909



L
3

Énergie

Dans un pays tel que le Midi-Quercy, les sources d'énergie au début du siècle sont à la fois classiques (l'eau, le bois, le vent) mais aussi - relativement - nouvelles ou du moins importées car absentes ici : le charbon. Enfin, à partir de ces sources primaires, se développent des énergies secondaires ; là est la nouveauté.

La vapeur n'est plus toute jeune mais elle se répand y compris dans des villages (voir les scieries mécaniques à vapeur) ; l'électricité fait son apparition et des localités sont éclairées ainsi.

Deux conséquences : d'abord, l'utilisateur n'est plus obligatoirement au bord de l'eau et l'usine peut s'installer n'importe où. Ensuite, l'utilisation de la vapeur réorganise la production : l'objet emblématique est l'arbre de transmission en haut, sous le plafond, et les courroies de transmission aux machines ; tout le monde dans le même atelier et tout le monde au même rythme. L'atelier est remplacé par la manufacture et l'usine.

Les cheminées fumantes dans les papiers à en-tête (voir brasserie Vaissière à Saint-Antonin, les manufactures de chapeaux) sont l'emblème de l'époque. Beaucoup seront détruites car inutiles (Lexos) ; notons que ces cheminées ne sont pas toutes liées à des machines à vapeur, mais aussi à des fours : pour la chaux, pour le papier.

Les statistiques du service des Mines sont établies à l'échelon départemental : il est difficile de faire la part du pays.

Energie hydraulique : les installations sont anciennes, mais il reste de temps en temps des contentieux : rapport du service des Mines : « Du 1er juin 1901 au 1er juin 1902, le service n'a été saisi que d'une seule demande se rapportant à des usines. Cette demande consiste en une plainte formulée par le propriétaire d'un moulin sur la Bonnette contre l'exhaussement d'un barrage établi immédiatement à l'aval. L'instruction ouverte a abouti à la constatation qu'au point de vue des intérêts généraux dont le service hydraulique a la sauvegarde, le barrage litigieux satisfaisait aux prescriptions réglementaires et que, dès lors, si des intérêts particuliers se trouvaient lésés, la question devait être portée devant les tribunaux compétents ».

« Du 1er juin 1906 au 1er juin 1907 nous avons été saisi de huit demandes relatives : une à une réglementation d'usine ; trois à des plaintes contre l'exhaussement de barrages ou l'établissement de hausses mobiles ; une à la négligence d'un usinier de lever les vannes en temps de crue ; une à une réparation des digues d'un canal de fuite et deux à des constructions de barrage de retenue pour prises d'eau d'irrigation. »



Bois l'intérêt du charbon de bois était son lien direct entre le lieu de production et le consommateur. La technologie était assez facile, la population était associée à la collecte du bois et au dressage de la meule. Certains charbonniers étaient itinérants, allant de village en village. Le charbon de bois qui était le mode d'utilisation traditionnel voit sa part diminuer : le charbon de terre lui fait concurrence.

Charbon : il est importé de l'Aveyron, malgré des tentatives d'en trouver dans le secteur de Laguëpie (où l'on cherche aussi d'autres minéraux comme le cuivre).

« Houille.. Les recherches de houille entreprises dans la commune de Laguëpie, au lieu dit « l'Izoule », M. Mercier, ingénieur, agissant au nom d'une Société dont le siège est à Alais (Gard), ont été, en 1901, poursuivies avec activité. Une descenderie de 142 mètres de longueur a traversé diverses couches de grès et de schistes, renfermant de petits nids de charbon ou des veinules de houille. »

En 1901, une société veut trouver du charbon à Bruniquel, estimant que le gisement de l'Aveyron peut se prolonger jusqu'ici.

1902 : La Société en participation pour la recherche de la houille à Laguëpie a, en 1902, poursuivi avec activité les travaux entrepris au lieu dit « l'Izoule ». La descenderie a été poussée jusqu'à 160 mètres de longueur, correspondant à une profondeur de 84 mètres ; les travaux ont été prolongés par un faux puits de 3 mètres de diamètre, qui, au 31 décembre dernier, mesurait 55 mètres de profondeur. Deux petits bancs charbonneux très irréguliers ont été rencontrés.

1903 Les travaux entrepris au lieu dit « l'Izoule », de la Société en Participation pour la recherche de houille, à Laguëpie, qui avaient été suspendus le 10 mai 1903, n'ont pas été repris.

Comment circulait le charbon ? Comment se faisait la liaison entre les mines et le Tarn-et-Garonne ? Cette difficulté explique la demande (voir transports) d'une ligne de chemin de fer entre ces lieux).

Vapeur :

Il existait, à la fin de l'année 1901, 379 appareils à vapeur, dont 7 inactifs, qui se répartissaient comme suit :

1901 : 29 appareils
1902 : 389 appareils dont 224 locomobiles
1904 : 422

1905 : 423 appareils

1908 : 470 appareils

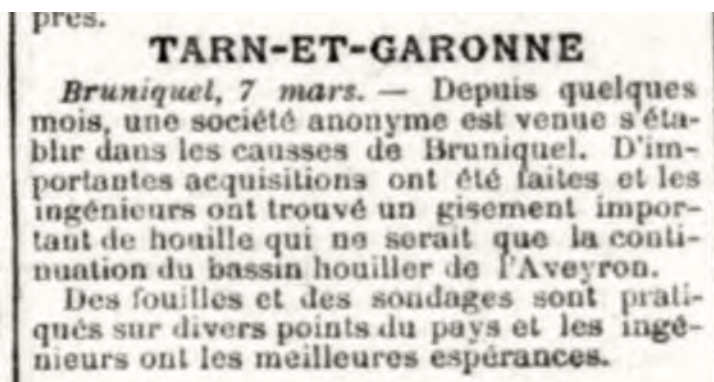
1910 : 498 appareils

1911 : 514 appareils

1912 : 519 appareils

Ces 519 appareils étaient répartis dans 301 établissements industriels, dont 292 en activité et 9 inactifs. La force totale était de 5.267 chevaux-vapeur. et pour ceux en activité, de 5.095 chevaux.

1913, 529 appareils pour 5 699 CV.



Le Petit Sou - 12 mars 1901 (source Retronews)

Electricité : et si l'on produisait davantage ?

Situation de l'Industrie Electrique de Tarn-&-Garonne - Rapport de l'ingénieur de la subdivision

« Le département de Tarn-et-Garonne ne possède actuellement que trois installations d'énergie distinctes empruntant les voies publiques et soumises au contrôle de l'administration des Postes et Télégraphes. La première dessert Montauban, où elle alimente un service d'éclairage, de transport de force et d'omnibus à trolley automoteur ; la seconde alimente Moissac et la troisième Caussade et Septfonds. Enfin, le projet d'établissement à Nègrepelisse d'un réseau d'éclairage électrique est actuellement soumis à l'autorisation administrative. La puissance des générateurs d'électricité desservant les installations existantes ne dépasse pas 450 kilowatts.

Ce département — essentiellement agricole — ne paraît pas être encore entré dans la voie de l'utilisation des forces motrices naturelles en ce qui concerne le transport à distance de

l'énergie ; cependant, il possède, en outre la Garonne, deux rivières importantes dont le débit est assez régulier et qui, pourvues de barrages nombreux, se prêteraient assez bien à l'aménagement d'usines hydro-électriques de moyenne et de petite importance.

Toutes choses égales, d'ailleurs, et sans vouloir établir entre ces départements une comparaison qui serait, au point de vue industriel, difficile à justifier, on peut dire que les projets de transport de force actuellement réalisés ou à l'étude dans le département du Tarn démontrent suffisamment le parti que l'on pourrait tirer dans celui de Tarn-et-Garonne des cours d'eau de la région,

L'Aveyron longe ou traverse le département sur les deux tiers de sa longueur, et possède sur ce parcours des barrages desservant des moulins, des scieries et des industries diverses. De telles entreprises trouveraient, ce semble, dans le département un champ d'exploitation rémunérateur pour le constructeur aussi bien que fécond pour l'agriculteur ou le petit industriel. Il ne faut pas oublier, en effet, que le rayon d'action et de distribution des forces motrices est devenu depuis quelques années singulièrement étendu grâce à l'emploi de voltages de plus en plus élevés, et que, d'autre part, la fabrication de moteurs de petit volume, robustes, faciles à conduire et appropriés aux usages les plus variés est aujourd'hui devenue tout à fait courante. Enfin, le rendement en énergie des installations hydro-électriques s'est considérablement amélioré grâce aux perfectionnements apportés, tant dans la construction des turbines et dans la fabrication des dynamos et des transformateurs que dans celle du matériel de ligne. C'est ainsi que l'on peut- considérer aujourd'hui comme un résultat acquis que, dans un rayon de 20 kilomètres, le rendement pratique d'une installation hydro-électrique convenablement exécutée doit atteindre 50 à 55 % de la puissance hydraulique brute de la chute.»

Toulouse, le 30 juin 1903,

L'Ingénieur des Postes et des Télégraphes de la Subdivision, SABOULET.

Vu et présenté par l'Ingénieur en Chef soussigné, Bordeaux, le 2 juillet 1903.

En 1905, il en est dit un peu plus :

Monsieur le Préfet,

(...)

« Le département de Tarn-et-Garonne possède 4 installations d'énergie électrique. Trois d'entr'elles sont alimentées par des forces hydrauliques et la quatrième par la vapeur. Elles se répartissent comme suit :

Eclairage électrique : 2,

Transport de force et éclairage : 2.

Trois de ces installations sont à haute tension.

La puissance utilisée est au total de 760 kilowatts, soit 1,000 chevaux-vapeur environ.

Aucune installation nouvelle n'a été mise en service pendant la période comprise entre le 1^{er} juin 1904 et le 31 mai 1905.

Toutefois, chacune des 4 installations, a élargi son champ de distribution par l'établissement de nouveaux branchements. Deux nouvelles installations utilisant la puissance électrique engendrée dans le département sont en projet. Elles n'augmenteront pas d'une façon bien sensible le chiffre représentant l'énergie électrique produite dans le département. En effet, la plus importante d'entr'elles qui aura pour objet un transport de force entre Montauban et Caussade empruntera la puissance qui lui est nécessaire à une installation existant à Montauban. Cette puissance transportée à une distance d'environ 20 kilomètres permettra de substituer des moteurs électriques au moteur à vapeur de l'installation de Caussade.

La production et l'utilisation de l'énergie électrique n'ont pas subi d'augmentation sensible pendant une période de deux années. Il convient d'attribuer cet état de choses à la faiblesse relative de la puissance hydraulique dont dispose ce petit nombre de ses établissements industriels. Il se pourrait cependant que la réalisation de projets actuellement à l'étude vînt modifier dans un sens favorable sa situation actuelle en mettant à la disposition des habitants des ressources considérables d'énergie électrique. Notre service a été saisi, en effet, d'un projet qui paraît devoir prendre dans le Sud-Ouest une extension considérable et qui aurait pour objet immédiat de transporter jusqu'à Montech l'énergie électrique produite dans une usine située à proximité de Luchon. Il est donc permis de penser qu'étant donné les progrès réalisés dans l'industrie des transports de force, le département de Tarn-et-Garonne sera appelé sous peu des avantages que lui confère sa situation géographique et qu'il sera compris dans le champ d'action des réseaux d'énergie issus des Pyrénées centrales.»

1906

« Service du Contrôle des installations électriques industrielles et des études scientifiques et techniques. Les installations utilisent, en service courant,

l'énergie électrique des forces hydrauliques, et n'emploient des machines à vapeur que comme moteurs de secours en cas de bas étiage ou de hautes eaux.

Le nombre total des localités qu'elles desservent est de 8.

En ce qui concerne l'utilisation de l'énergie électrique transportée, ces 5 installations se répartissent comme suit :-

Installations d'éclairage électrique ou installations mixtes (force et éclairage) , 4

Transports de force : 1

La puissance totale utilisée est d'environ 638 kilowatts.

Dans la période comprise entre le 1er juin 1905 et le 31 mai 1906, il a été mis en service une installation nouvelle ; elle a accru de 64 kilowatts environ l'énergie électrique utilisée dans le département.

Des modifications assez importantes ont apportées dans un groupe d'installations desservies par les deux usines génératrices qui fournissent à Montauban l'énergie nécessaire à l'éclairage et à la force motrice. Une partie de l'énergie fournie par ces deux usines est, en effet, transportée à Caussade et à Septfonds par une ligne de haute tension qui a permis de supprimer les moteurs à vapeur.»

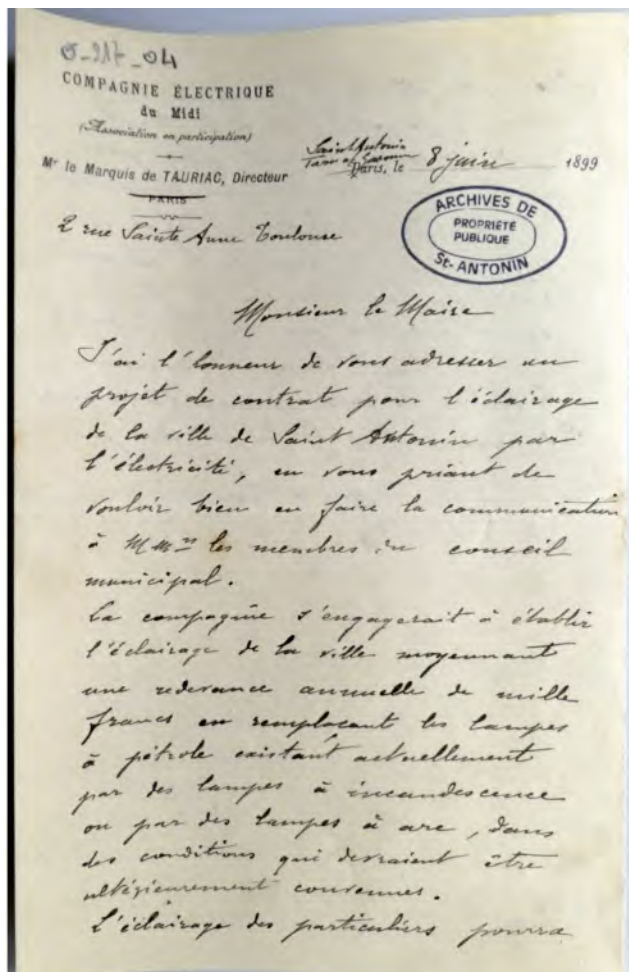
1908

« Le nombre total des localités desservies par les 8 installations est de 12. La puissance totale utilisée est d'environ 820 kilowatts.

Dans la période comprise entre le 1er juin 1906 et le 31 mai 1907, deux installations ont été mises en service ; elles ont augmenté de 180 kilowatts l'énergie électrique utilisée dans le département.

Deux autres installations assez importantes sont à l'état de projet ; la puissance qu'elles utiliseront sera de 240 kilowatts environ. L'une des lignes d'énergie correspondantes constituera donc l'extension de l'installation qui dessert le réseau d'éclairage de Montauban et le transport de force sur Caussade.»

Les propositions ne manquent pas et les municipalités sont sollicitées : en 1898, le sieur Victor Fournier (Toulouse) s'adresse à Caussade et Septfonds. En 1899, la Compagnie électrique du Midi, par le marquis de Tauriac, projette d'installer l'électricité à Saint-Antonin, de remplacer les lampes à pétrole, moyennant une redevance de mille francs.



Offre de la Compagnie électrique du Midi - 8 juin 1899 (source Archives municipales de Saint-Antonin-Noble-Val)

Toutes les offres émanent de sociétés extérieures qui cherchent à construire des réseaux régionaux. Comme pour les tramways, la logique financière est à la base de leur stratégie, comme en témoigne ce petit entrefilet dans un journal : la Cote de la Bourse et de la Banque, 31 janvier 1912 - n° 26.

« Éclairage, électricité, gaz et eaux. Les transactions sont des plus rares dans ce compartiment. La Canalisation Electrique se tient à 136 fr. — Les actions Compagnie Départementale d'Energie Electrique, introduites récemment au marché en banque, au comptant, sont fermes à 116 fr. Cette Compagnie, constituée au début de 1910, a pour objet la production et la distribution de l'énergie électrique dans les départements, l'obtention par l'État, les départements, les communes ou les particuliers de toutes concessions ou marchés pour l'application et l'exploitation de l'industrie électrique. En

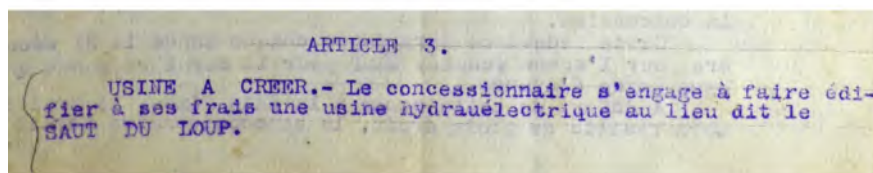
résumé, la Compagnie a pour but la création et l'exploitation de secteurs électriques dans les départements. Aussi a-t-elle commence ses opérations par le rachat et la réorganisation du secteur de Saint-Antonin (Tarn-et-Garonne) ; puis, poursuivant son objet social, elle a sollicité et obtenu rapidement un nombre respectable de concessions groupées à peu près toutes dans l'Ouest de la France. L'ensemble des réseaux dont la Compagnie a entrepris la construction s'étendra sur les neufs départements de Tarn-et-Garonne, Charente, Charente Inférieure, Deux-Sèvres, Vendée; Loire-Inférieure, Maine-et-Loire, Vienne et Indre-et-Loire, et assurera la distribution de l'énergie électrique dans plus de trois cents communes. Ces réseaux seront desservis par quinze centrales, dont onze sont déjà achevées. Bien que l'exploitation n'ait encore été qu'à l'état embryonnaire, elle a donné, en 1911, des bénéfices appréciables qui font envisager, pour la pleine marche de l'entreprise, des résultats satisfaisants permettant d'assurer une rémunération intéressante au capital social.»

C'est Dumas qui obtiendra la concession de l'éclairage de cette ville ; dès 1904, il s'était engagé à construire une chaussée de 3 mètres et une usine de production de 150 CV au Saut-du-Loup entre Saint-Antonin et Cazals. Il est retenu pour la concession de l'électricité en 1905, mais en 1910 il revend cette concession à la précitée Compagnie départementale d'énergie électrique.

Il y a donc comme une effervescence autour de l'électricité, de l'équipement des villes principales, et de sa production : énergie hydraulique, charbon et machine à vapeur. Plus tard, en 1905, le Conseil général s'inquiètera de la dangerosité des lignes à haut voltage et des mesures de sécurité à prendre. Rappelons que les lignes sont installées sur l'espace public et au bord des routes/

Réponse de l'ingénieur en chef :

« L'exploitation des lignes d'énergie n'a occasionné à notre connaissance, dans le département, aucun accident de personne. Ces lignes sont périodiquement visitées par les soins des agents de notre service qui s'assurent de l'application des mesures de sécurité. »



En 1911, le sujet revient avec le vœu du Dr Lacaze qui sera voté à l'unanimité :

« Vœu de M. le Dr Lacaze, sur les dangers que font courir les fils conducteurs d'électricité

« Notre honorable collègue M. le Dr Lacaze, a déposé le vœu suivant :

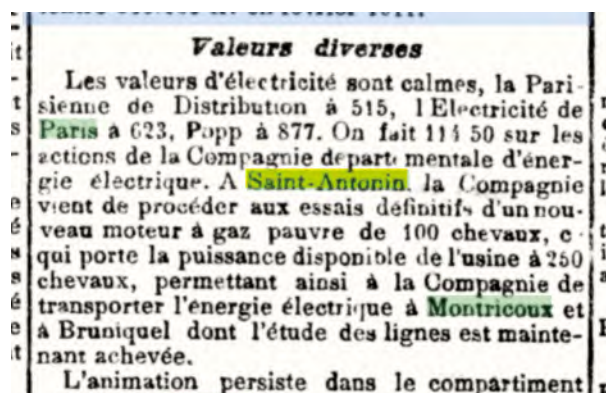
« Vu les dangers permanents d'électrocution et d'incendie que font courir aux populations les lignes électriques à haute tension qui prennent un développement considérable dans le département ;

« Considérant que, même solidement établis, les conducteurs électriques sont fréquemment exposés à se rompre sous l'action des vents violents ou par l'effet d'autres causes climatiques ;

« Considérant qu'il existe des dispositifs très simples, très pratiques, constituant une protection efficace contre les ruptures de fils et rendant inoffensifs tous fils rompus accidentellement ; (...)

« Émet le vœu que les Pouvoirs publics prennent les dispositions nécessaires pour que dans le département de Tarn-et-Garonne, toutes les lignes électriques d'un voltage

supérieur à 500 volts soient munies sur toute leur longueur d'un système protecteur dont le fonctionnement mécanique soit expliqué sur des plaques placées contre les poteaux. »



La Tribune de l'Aube 1^{er} avril 1912 (source : Retronews)

Artisanat :

si l'on reste dans la définition classique de cette activité, elle est à la fois présente dans tout le territoire, dans de nombreux métiers où le rôle de la main et du savoir-faire est central. Le Midi-Quercy n'est en rien différent des autres régions : c'est plutôt un artisanat de proximité ; s'il s'oriente vers d'autres marchés, il entre alors de la rubrique de la petite industrie. Peut-être peut-on faire la différence entre artisanat et petite industrie par l'utilisation d'un papier ou de factures avec en-tête qui témoigne d'une certaine aisance financière ?

Activité rurale :

l'inventaire agricole de 1909 nous donne des informations sur des métiers liés à l'agriculture. Sont-ils exhaustifs ? Pas forcément, mais ils sont intéressants, tant par la nomenclature que par la localisation par communes.

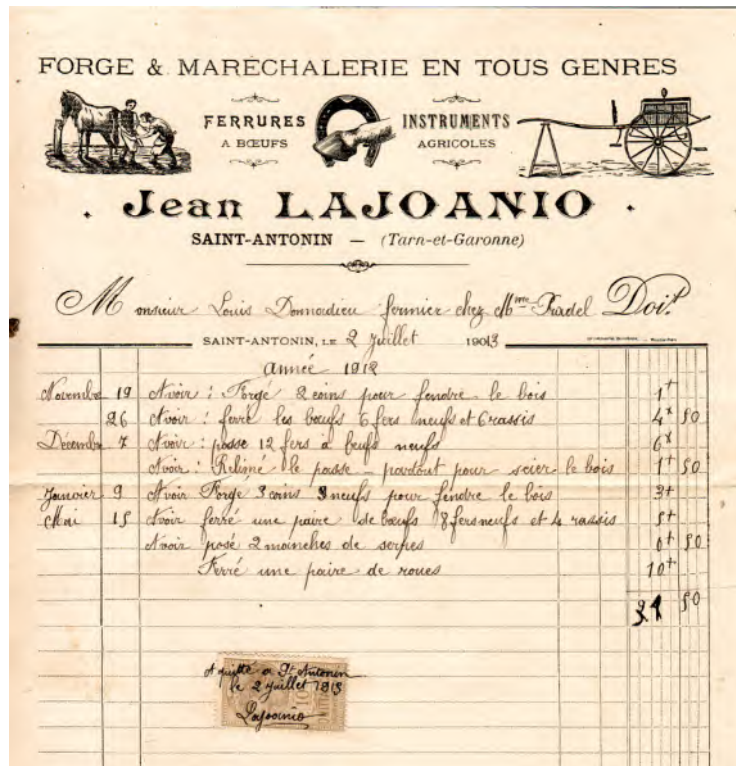
Marchand de fourrages, presses à main, entreprise de battage, batteuses, bouilleurs de cru fixes, les mêmes itinérants, expéditeurs, marchands-commissionnaires, briqueterie, moulins à eau à vent, scierie mécanique à vapeur et scierie mécanique à eau et enfin boulangerie.

La répartition est très inégale : plusieurs communes n'ont aucune activité de ce type, du moins officielle. Les centres qui en ont le plus sont évidemment les plus gros.

Dans l'ordre, Saint-Antonin (31), Caussade (24) ; puis cela diminue progressivement de 22 (Laguépie) jusqu'à 10 par Puylaroque, Monclar-de-Quercy, Réalville, Caylus, Molières, Verfeil, Montalzat ; Nègrepelisse, Montpezat-de-Quercy ; Mirabel, Parisot ... Ou zéro.

Cette addition n'a qu'un intérêt limité car elles met dans le même groupe des choses très disparates.

Pour des activités plus emblématiques ; entreprises de battage, c'est Réalville qui l'emporte avec 10 ; pour les marchands de fourrage et les presses à bras (pour la paille), Saint-Antonin. Une briqueterie à Molières et une à Caussade (7 communes en ont au moins une). Moulins à eau : à



Puylaroque et Caussade.

8 communes ont au moins un moulin à vent.

Aussi cette indication intéressante si l'on se place dans la logique du progrès technique : 16 communes ont au moins une machine à vapeur pour actionner leur scierie. Monteils en a 4.

Énergie hydraulique actionnant les scieries : seules 9 communes sont équipées ; Septfonds en a 3.

Petite industrie

Ces activités modestes, souvent traditionnelles, perdent pied : ainsi dans le textile, le cuir, le métal (forge, clouterie). La révolution industrielle pousse au développement de la grande industrie, liée à la machine, à la puissance de l'énergie, à la disposition de main-d'œuvre. Des listes proposées par des ouvrages de la fin du XIXe siècle, beaucoup d'activités ont disparu ;

Qu'en disait le Guide Joanne du pays ?

Attention, les seuls noms conservés ici sont ceux du Midi-Quercy)

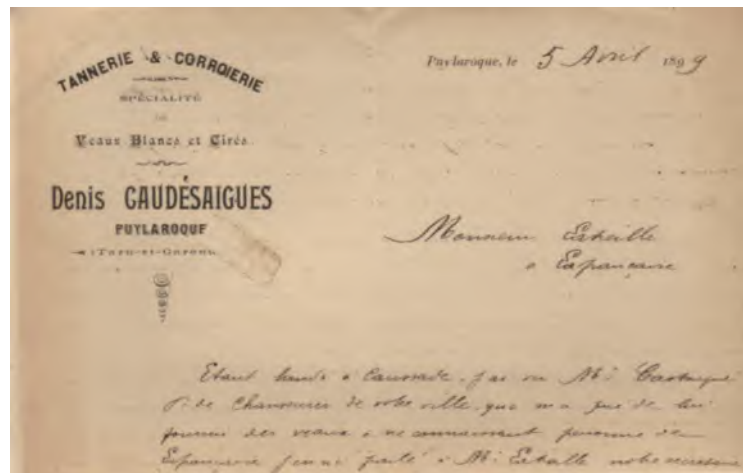
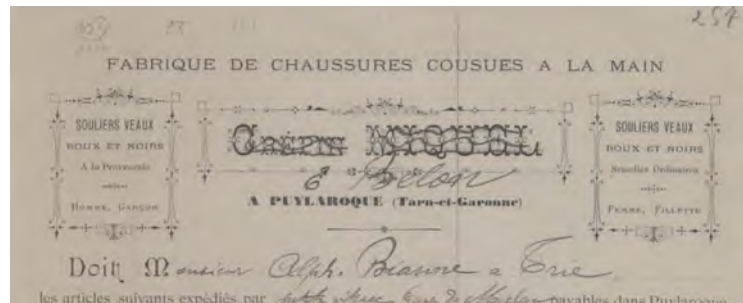
« L'industrie n'est pas encore très-avancée dans Tarn-et-Garonne. Il est vrai que les matières premières n'y sont pas abondantes. Le combustible minéral [charbon] manque absolument; il faut l'importer de l'Aveyron, du Gard et même d'Angleterre.

Le phosphate de chaux a été récemment découvert, ou du moins pour la première fois signalé, dans les cantons de Caylus, de Caussade et de Saint-Antonin (...) La pierre lithographique est exploitée à Saint-Antonin et dans son hameau de Servanac. — Les pierres schisteuses des cantons de Caussade, de Caylus et de Saint-Antonin servent à daller les toitures. Saint-Antonin, Septfonds, Caylus, Bruniquel fournissent de bonnes pierres de taille; par son grain très-fin, la pierre de Montricoux se rapproche du marbre. L'argile à poteries et à briques est exploitée aux environs de Nègrepelisse. Les principales carrières de gypse ou pierre à plâtre sont celles de Varen.

Parisot, Saint-Antonin et Feneyrols possèdent des sources ferrugineuses, mais aucun établissement thermal n'y a encore été construit; seules, celles de Feneyrols sont utilisées en boisson par quelques malades venus des localités voisines. L'industrie métallurgique est représentée par les hauts fourneaux et forges de Bruniquel, où se fabriquent des rails pour les chemins de fer d'Orléans et des trains pour wagons (...)

L'industrie manufacturière comprend un plus grand nombre d'établissements. Les localités où elle est le plus développée sont: Saint-Antonin (serges, cadis et burats, filatures de laine), Septfonds (chapeaux de paille); Montricoux (toiles); Puylaroque (tissus)... »

« Les principaux objets exportés de Tarn-et-Garonne sont: les raisins, les vins, les farines, les phosphates pour engrais, les pierres lithographiques, des melons en petite quantité, des pâtés de foies gras, des tamis, des chapeaux de paille et des balais. »



Comparons cette liste de 1881 et la situation au début du XXe siècle et voyons l'apparition de la **la grande industrie** : il n'y a que deux filières : la minoterie installée là où l'énergie des moulins avait facilité leur production ; la chapellerie à Caussade et à Septfonds.

Comme l'industrie se doit d'investir pour tenir sa place, les moulins comme les fabriques de chapeaux de paille se sont modernisés : on est loin du moulin à l'ancienne comme on est loin d'un artisanat de la tresse pour les chapeaux. À Albias, le moulin à farine datant de 1781 a été transformé en minoterie industrielle en 1910.

Les **moulins** sont implantés sur les chutes d'eau. Il n'y a pas d'installation fonctionnant avec d'autre énergie que l'hydroélectrique. C'est donc un industrie dispersée sur tout le territoire, la taille des minoteries étant corrélée avec l'importance du cours d'eau.

L'histoire de la **chapellerie** est bien connue et plusieurs études nous ont bien fait mesurer son importance.

Taille des usines en 1901

	Septfonds	Caussade
0-5	8	5
5-20	15	1
20-50	5	1
50-75	1	
75-100	1	

Emploi en 1901

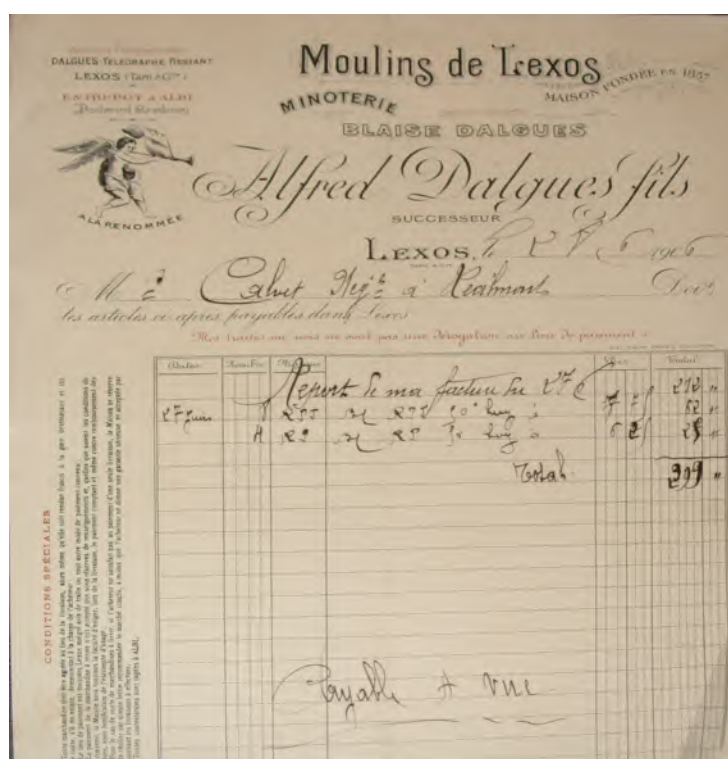
509 217

Patrons chapeliers en 1901

24 10

Source : Vincent Ortiz

À Caussade et Septfonds, l'organisation industrielle s'est modifiée avec le temps sans toutefois rompre complètement avec le modèle du travail à domicile.



Les brevets pris par les inventeurs (Aliès, Plagaven..) ne débouchent que sur de la petite industrie ; quant aux brevets Rodolausse de cette période, ils ne sont que les prémices d'une activité à venir dans le machinisme agricole.



Le schéma qui voudrait que l'on passe à la manufacture (des machines (presses), animées par l'énergie de la vapeur, des expéditions par le tramway, une structure commerciale efficace) ne s'est réalisé que partiellement. Cela l'a été aussi dans d'autres secteurs couplant une mécanisation restée modeste et un travail manuel et à façon encore prégnant pour garder de la souplesse en production.

« Il existe ainsi plusieurs nébuleuses rurales dynamiques qui l'emportent progressivement sur les centres chapeliers urbains au fil du XIXe siècle. À Septfonds, les simples tresseurs de paille se muent en capitaines d'industrie et dominent le secteur du chapeau de paille. L'activité essaima vers les localités voisines, en particulier le chef-lieu de canton, Caussade, bourg de 4 000 habitants en 1856. Mais Septfonds demeure le centre donneur d'ordres, ce village progresse de 800 habitants au début du XIXe siècle à près de 1 400 en 1872. Le maire déclare dès 1871 que toutes les femmes et filles sont occupées par la chapellerie, dans des ateliers, à domicile, ou dans la rue devant leurs maisons. »

« La persistance du travail à façon rend également caducs les salaires quotidiens établis pour la statistique nationale. À Caussade, la situation industrielle de 1896 précise que « le plus grand nombre » des ouvrières est rétribué aux pièces. Ces travailleuses étant pour l'essentiel des jeunes filles de moins de 40 ans, leur rétribution devient extrêmement faible selon les canons de l'époque qui la fixe généralement à moins de la moitié de celle des hommes adultes. Enfin, le donneur d'ordres ne peut que se féliciter d'une production à domicile auto-contrôlée, car la réputation de « bonne tresseuse » ou de « bonne couseuse » de toute une famille est en jeu. Ultime avantage, ce système ne nécessite ni contremaîtres, ni vastes bâtiments ; à Septfonds, seul l'établissement de Fortuné Cantecor peut passer pour une usine. Malgré cela, les nombreux petits industriels ruraux n'hésitent pas à introduire des machines adaptées à

certaines étapes du processus de production, sans se lancer dans des investissements démesurés.

La machine à coudre à pédale symbolise cette évolution douce, installée dans de petits ateliers, ou à domicile, elle permet de coudre quarante à cinquante chapeaux de paille par jour au lieu d'une dizaine à la main. Les premières apparaissent dans les années 1860. La mécanique du Français Legat, introduite à Septfonds dès 1875, se montre « supérieure à toutes les machines anglaises et américaines car il est impossible de faire une différence entre la couture de cette machine et celle faite à la main ». Un chapeau ordinaire prenant quinze mètres de tresse, est confectionné sans interruption par celle-ci en dix minutes. Les chapeliers du village de Septfonds acquièrent cet engin révolutionnaire avant les Toulousains. En 1902, les ateliers de Septfonds et Caussade abritent 2 000 machines à coudre de types variés. »

« La diffusion de la dresseuse mécanique de Mathias et Legat, mise au point en 1867, est encore plus rapide. Elle apparaît dès 1868 à Septfonds, puis dans les années 1880 à Toulouse. Cette machine se compose d'un moule sur lequel l'ébauche de chapeau est emboîtée. Dans un second temps, un couvre-moule doté d'une membrane en caoutchouc déformable vient épouser la forme du moule inférieur en comprimant le chapeau grâce à de l'eau chaude sous pression circulant derrière la membrane. Un seul ouvrier avec cette dresseuse mécanique peut effectuer le travail de quarante personnes en dressant 400 chapeaux par jour. Cette machine peut recevoir une très grande variété de moules grâce à la souplesse du caoutchouc. Mais elle se révèle chère à l'achat et les petits chapeliers du Sud lui préfèrent des presses à pédale ou hydrauliques dans lesquelles les ébauches sont mises en forme entre deux pièces métalliques chauffées à la





vapeur, au gaz ou à la gazoline. En 1902, Septfonds et Caussade disposent ainsi de deux cents presses très diverses. Dès les années 1880, le Septfontois Fortuné Cantecor achète une machine à vapeur et fait fonctionner son usine par un système de haute et basse pression exceptionnel en France, puis il adopte les premières presses à gaz. Enfin, dans les années 1860, avec seulement quelques années de retard sur les Américains, deux chapeliers en feutre toulousains s'équipent de « bâtisseuses ». Ce sont des ventilateurs enfermés dans des tambours et destinés à coller le poil de lapin sur la forme. L'une de ces bâtisseuses a été conçue par un industriel-mécanicien local, Edmond de Planet. Elle peut faire le travail de sept à huit ouvriers.

« Toutefois, l'utilisation des machines demeure modeste jusqu'en 1890, leur vulgarisation s'effectuant seulement à partir de cette date. L'arrivée de l'électricité facilite ce processus en permettant de conserver la dynamique du travail à domicile, ou en petits ateliers, avec des mécaniques simples. L'interdiction du travail usinier de nuit pour les femmes, par la loi de 1892, stimule également la mécanisation dans

les usines tout en maintenant l'intérêt d'un système de production dispersé intégrant l'activité domestique féminine. En effet, beaucoup de passes délicates et décisives comme le garnissage, ne sont pas mécanisables.[5] »

Un autre universitaire - Jean-Michel Minovez [6] souligne le lien entre la mode et le destin de ces activités, généralement textiles, tout en mentionnant le secteur de la chapellerie à Septfonds, Caussade comme à Esparaza et le béret basque.

[5] Olivier Jean-Marc. Chapeaux, casquettes et bérets : quand les industries dispersées du Sud coiffaient le monde. In *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 117, N°251, 2005. Dynamiques marchandes : acteurs, réseaux, produits (XIIIe-XIXe siècles) pp. 407-426; https://www.persee.fr/doc/anami_0003-4398_2005_num_117_251_7507;

[6] *Penser la désindustrialisation dans le temps* - Jean-Michel Minovez est professeur d'histoire à l'université de Toulouse et chercheur à GEODE (UMR 5602 du CNRS). Ses travaux portent sur les dynamiques territoriales de l'économie et de la société (L'industrie invisible : les draperies du Midi, xviii-xxesiècles, CNRS éditions, 2012).

Vincent Ortiz, dans son mémoire de maîtrise tente de décrire une organisation industrielle qui n'est pas facile à cerner ; en effet, le travail à domicile qui va avec les activités agricoles, le paiement à la pièce semble informel ou du moins flou. Il pourrait y avoir eu des centaines de personnes, voire plus, dans les campagnes, tout autour des manufactures de Caussade et Septfonds.

V. Ortiz suggère « une résistance au système usinier » :

« La chapellerie septfontoise est née du sol, doucement, modestement ; elle a poussé peu à peu pour s'épanouir par la suite. L'industrialisation s'est faite en douceur, le système usinier s'est implanté mais sans jamais se généraliser, loin du factory System à l'anglaise. A l'image du reste de la France, la petite industrie est en nombre d'établissements comme en nombre d'emplois bien plus à même de symboliser l'industrie chapelière dans le canton de Caussade. La petite unité de production est la forme la plus répandue dans la structure industrielle. » (...) »

« À Septfonds, le travail à domicile perdure, il existe sans doute une sorte d'autocontrôle dans la production, la réputation d'habileté de l'ouvrier étant enjeu.



En général, quand une invention permet d'augmenter la productivité, le factory System l'emporte très rapidement sur les autres formes d'organisation. Dans l'industrie chapelière de paille, la machine à coudre est l'invention du XIXème siècle. Mais cette dernière ne favorise pas forcément le regroupement des employés. En effet, elle permet d'instaurer une mécanisation sans motorisation totalement compatible avec le travail à domicile.

De surcroît, l'uniformité d'un produit pousse à la fabrication en usine. Nous avons déjà mentionné la très grande variété des produits et la difficile mise en série qui en découle, peut-être une autre raison de la faiblesse du système usinier.

Dans le canton de Caussade, le centre de la fabrication est principalement rural. Les préoccupations sont sans doute toute autre que

dans un centre urbain, de par la mentalité des ouvriers, plus proche d'un paysan, que nous avons rencontré. Pour augmenter la production, l'utilisation plus large des réserves de la campagne par l'usage extensive de la main-d'œuvre est généralisée. D'autant que le système des dépôts ruraux limite les problèmes de dispersion. La concentration existe, mais est loin d'être fulgurante.»

Tourisme en émergence

Au XIXe siècle, il existait déjà une pratique touristique fondée sur la découverte du patrimoine architectural, églises, châteaux, anciennes demeures), pratique qui était celle d'une élite cultivée qui avait les moyens. Au tournant du siècle, un changement s'opère ou plutôt comme se mettre en place. Cela peut s'expliquer à la fois par la mutation de la société, le développement de l'instruction, la publication d'ouvrages vantant telle ou telle localité, tel ou tel site. C'est aussi, tout simplement, l'accès à de nouveaux moyens de déplacement.

Dans tourisme, il y a tour. Le mot tourisme est encore en 1900 encadré de guillemets.

Deux notions liées : tourisme lié au patrimoine (monuments, villes, villages)

Si l'on lit la littérature des années 1900 touchant au patrimoine, il ressort que ce sont les monuments (au sens large, aussi bien châteaux que bourgs anciens) qui sont mis en valeur.

Les infrastructures : route de la vallée, moyens de transport : train, puis route.

Route : il n'y a pas de route, il n'y a que des chemins ruraux de mauvaise qualité entre Montricoux et Saint-Antonin. La liaison par la vallée de l'Aveyron sera donc à l'agenda du Conseil général lors de nombreuses réunions. Il a fallu vaincre les oppositions du Conseil général du Tarn qui refusait de participer pour le tronçon à la hauteur de Penne.

Pour cette route de vallée, est employé pour la première fois la dénomination de « route touristique ».[1]. Cela devient même l'argument majeur pour ce projet qui devait doubler la voie de chemin de fer

De même, circule l'idée d'un chemin de grande communication (n°19) pour relier St-Projet à Albi par St-Antonin.

Le moyen de communication le plus rationnel d'alors est le chemin de fer de la vallée ; la compagnie publie d'ailleurs un petit

[1] 1) Pour l'histoire de ce projet qui mettra des décennies à être réalisé (de 1900 à 1960) se reporter à la note racontant l'évolution du dossier (fichier pdf).

opuscule qui décrit localité par localité ce qu'il y a à savoir et à voir.

Signalisation

En 1902, est-il écrit au Conseil général :

« Le bornage des chemins m'est signalé comme incomplet et défectueux. Le Conseil général aura, dans ces conditions, à apprécier s'il peut être pris des dispositions d'ordre financier pour faire cesser les imperfections dont il s'agit.

Quant à la pose des plaques et des poteaux indicateurs, M. l'Agent-voyer apprécie que lorsqu'il aura été fait emploi de la somme de 1,000 francs offerte au département par le Touring-Club, cette organisation sera à peu près complète. »

En 1908, dans sa séance du 9 avril 1907, le Conseil général sur la proposition de M. le Préfet, avait décidé de consacrer à l'établissement de poteaux indicateurs dont l'insuffisance avait été signalée par M. l'inspecteur général Surugue, le crédit annuellement affecté aux plantations des chemins de grande communication et d'intérêt commun.

« Fort de cette autorisation nous avons commandé la maison Chappée, du Mans, qui les offrait aux meilleures conditions, une cinquantaine de poteaux, représentant approximativement le montant des crédits de 1907 et de 1908, mais au moment de prendre livraison d'une première fourniture, il nous a fallu y surseoir, le crédit ayant été conservé au budget primitif de 1907, sous la rubrique « Plantations » au lieu d'être porté au budget supplémentaire sous celle autorisée « Plantations et poteaux indicateurs ».

S'il y a besoin de signalisation, c'est que les premières automobiles commencent à circuler.

Hébergement : dans la plupart des villages, du moins ceux qui ont un minimum de population, il y a un hôtel comme on peut les voir sur les cartes postales. Mais il est difficile d'en juger la qualité qui doit être incertaine. Les voyages ne sont pas de longue durée mais ce sont plutôt des excursions (cf. page suivante la photo de Trutat de la Société archéologique à Bioule)



Poteau de signalisation Chappée conservé à Saint-Antonin-Noble-Val aux services techniques, (Photo : DP)

Les moyens de promotion : presse, guides (Joanne) articles

Les sociétés savantes jouent un rôle important car elles organisent des visites généralement d'une journée, centrées sur un lieu ou un monument. Ces activités souvent les pionnières, se font en petit comité, mais elles ouvrent le chemin pour d'autres groupes ou pour des voyageurs individuels.

Dans quelques publications du début du XXe siècle, la richesse touristique de la région est évoquée.

« Tout en me promenant dans ces vieilles villes si miraculeusement conservées, comme j'envie les premiers voyageurs qui, vers 1830, ont découvert la France ! Aujourd'hui encore, nous éprouvons de grandes joies à fouiller nos provinces; nous avons de belles surprises en face des beautés qui nous sont révélées, chaque fois que nous prend une fantaisie de « tourisme ». Mais nous savons d'avance où nous allons ; nous avons des guides archéologiques qui ont tout examiné, tout inventorié, tout étiqueté; nous avons vu des photographies de tous les sites et de tous les monuments ; nous avons contemplé des moulages de toutes les sculptures. Nous sommes avertis, préparés, instruits. Nous n'avons plus jamais le plaisir de la trouvaille. En 1830, la France du Moyen Âge, la France romane et gothique était une terre inconnue. Sans doute, maintenant, sur le sol débroussaillé, nous nous orientons plus sûrement. Nous mettons peut-être plus de clairvoyance et plus de goût dans nos admirations. Mais, s'il y avait en France quelque région inconnue de Joanne et des photographes, c'est là que le voyage serait le meilleur. Le premier qui, pénétrant dans les rues de Cordes, en a compris toute la beauté ; le premier qui, en face de l'Hôtel de Ville de Saint-Antonin, s'est aperçu que c'était un chef-d'oeuvre, voilà des gens heureux. Mérimée a dû plus d'une fois savourer des joies pareilles. »

André Hallays.

4 mai 1900 (*Journal des débats politiques et littéraires*)

8 avril 1903 *La Dépêche* :

Émile Pouillon :

La ville n'est pas moins curieuse à voir, moins attachante que le pays. De la terrasse du Roc d'Anglar (sic) qui la surplombe, on dirait, avec sa carapace de toits rouges, rayée de noir par la fente des



Groupe de la société archéologique en excursion à Bioule
(photographie : E. Trutat)



Monclar-de-Quercy : la rue principale où l'on voit l'épicerie et l'hôtel
(carte postale sans date).

Négrepelisse, 2,895 h., ch.-l. de c. de l'arrond. de Montauban, sur la rive g. de l'Aveyron. — Beau clocher du xiv^e s., à base fortifiée. — Tombelle, près des Brunis.

Extraits du Guide
Joanne de 1881

Varen, 1,812 h., c. de Saint-Antonin, sur la rive dr. de l'Aveyron. — Curieuse église romane à trois nefs, avec assez belle tour; autel antique servant de bénitier. — Restes d'un château du xiii^e s. — A Arnac, église du xiv^e s. entourée de fortifications et renfermant un joli médaillon peint du xiii^e s. — A Lexos, jolie gare d'embranchement des chemins de fer de Paris à Montauban et de Paris à Toulouse.

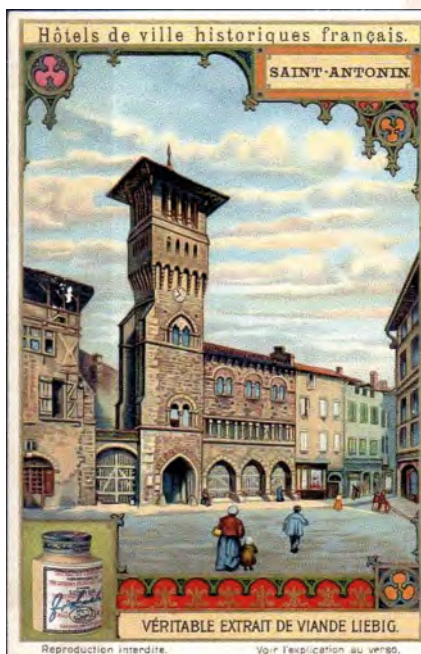
Ginals, 1,015 h., c. de Saint-Antonin. — Près de la rive dr. de la Seye, belles ruines de Beaulieu ou Belloc, abbaye fondée en 1141 par saint Bernard; vaste église du xiii^e s., d'un style très-élégant et assez original, éclairée par des fenêtres d'une longueur démesurée et couverte au centre d'une coupole formant à l'extérieur une tour octogonale; bâtiments des xv^e et xvii^e s. — Restes d'un camp gaulois ou romain, près de Mondou.

rues, d'un énorme madrépore, d'un récif de corail. L'espace étroitement limité par la ceinture naturelle des deux rivières, plus tard, par le corset de pierre des deux remparts, a obligé les maisons à se serrer, laissant à peine une ouverture aux rues qui ne sont que des ruelles, aux places qui ne sont que des carrefours. Ces places, ces rues n'ont pas changé depuis des siècles, les maisons pas davantage. A peu près intactes, dans leur indestructible appareil de pierre, elles ont gardé leur figure d'autrefois. Quelques façades ont été grattées, quelques fenêtres ont perdu leurs linteaux; c'est toute la trace des restaurations modernes.

Les crochets de fer plantés aux murailles évoquent les tapisseries de haute lisse tendues sur le passage des processions et des cortèges; les écussons, sur le linteau des portes, montrent sculptées à vive arête dans le calcaire, les armoiries des familles nobles, les enseignes des anciennes corporations. Ces enseignes pacifiques, ces rez-de-chaussée, aménagés, presque tous, en boutiques, attestent le passé d'une ville qui fut de bonne heure industrielle et commerçante. Malgré les séditions et les sièges, il faisait bon vivre à Saint-Antonin.»

La Dépêche 13 juillet 1913
Notre époque - Saint-Antonin

«L'histoire devient de plus en plus une science d'agrément. Les monographies se multiplient qui rendent aux jeunes Français l'ignorance infiniment difficile. Parmi les œuvres méritoires de l'initiative privée, je n'en sais pas de plus louable que la Société des études locales dans l'enseignement public. Un des groupes de cette Société, celui de Tarn-et-Garonne, vient d'inaugurer le plus heureusement du monde son action éducative. Il a choisi pour opuscule d'érudition vulgarisée la monographie de la vieille cité de Saint-Antonin. Il n'est pas dans notre Midi de ville plus sympathiquement vénérable. Saint-Antonin, pour ses ponts, son magnifique hôtel de ville, ses nombreuses boutiques du



Moyen-Âge, est chérie des touristes archéologues. Elle est fière de son passé. Aussi la municipalité a-t-elle eu à cœur de faire les frais de la publication où M. Robert Latouche, en savant et pieux archiviste, a résumé les faits principaux de son histoire.»

Chromos et cartes postales

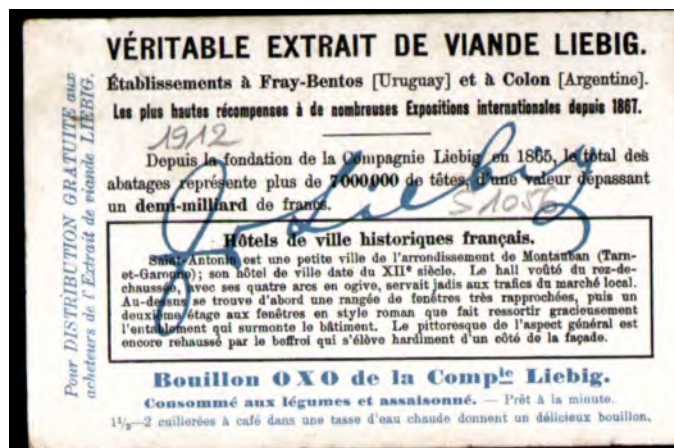
C'est la grande époque des cartes postales et des images données en prime aux clients, éditées par de nombreuses firmes. Elles popularisent des images pittoresques ou naïves, elles font connaître des noms, des images.

Une activité encore limitée mais qui témoigne d'un nouvel état d'esprit et d'une ouverture sociale.

Mais il n'y a pas encore d'indicateur permettant de mesurer l'importance de cette activité.



Image prime montrant les richesses du Tarn-et-Garonne. Sont mentionnés les lieux les plus remarquables : Bruniquel, Saint-Antonin-sur-l'Aveyron



Inventeurs et inventions

Le XIXe siècle et les années de la Belle Époque ont été des années de grande inventivité ; les idées foisonnent. On peut expliquer cette abondance par plusieurs facteurs : nous sommes encore dans la révolution industrielle ; même si les grandes innovations se sont banalisées, on peut encore se dire que bien des choses sont possibles. Et beaucoup de ces nouveautés n'ont pas besoin de laboratoire, d'études scientifiques ; on pourrait dire que l'invention est synonyme de bricolage – et à cette époque – ce n'était pas une méchanceté. Aujourd'hui, l'invention n'est plus dans ce registre : elle passe par des laboratoires, des équipes de chercheurs, des budgets conséquents. C'est une autre époque.

En 1862, s'est tenue à Montauban une exposition de produits créés par des personnes ou des sociétés. Une publication a recensé tous les participants. Cette liste donne une idée des produits que ces producteurs voulaient mettre en avant ; elle nous donne donc une idée des activités du département. On pourra comparer cette petite liste avec celle tirée des brevets déposés à l'Institut national de la propriété industrielle (INPI (1850-1910)).

Nous avons essayé de regrouper ces listes par famille d'activité pour mettre en avant les spécialités locales.

Exposition de 1862

Classement des produits par numéros d'ordre.

1re CLASSE. Machines, matériel industriel et outils. - Nos 1-11

- TREGAN (Louis-Joseph), à Bruniquel. Ourdisseuse et bobineuse (Brevetée S. G. D. G.)

2° CLASSE. Pompes, appareils de battage et nettoyage des grains, instruments aratoires, appareils divers, tonnellerie. - Nos 12-38.

- LAPERGUE, à Caussade. Appareils à aspirer les eaux.
- LAPERGUE, à Caussade. Machine à dépiquer, à bras.

3e CLASSE. - Menuiserie, serrurerie, sculpture, objets de tous modèles, clouterie. - Nos 39-58.

- GIBERGUES (Antoine), de Caussade. Une voissure à queue de paon, une corniche à gorge appelée grand arêtier.

4° CLASSE. - Fontes, bronzes, orfèvrerie, dorures. - Nos 39-62.

néant

5e CLASSE. - Instruments de précision, de mesurage et de physique; coutellerie, armes, bandages, chirurgie, éclairage et chauffage. - Nos 65-80.

- LERIS (Benjamin), à Nègrepelisse. Une horloge paysage.

6° CLASSE. - Imprimerie, lithographie, photographie, reliures, papiers, peintures. - Nos 81-97

- NÉRÉE DE SERRES (Vicomte), à Caylus. Pierres lithographiques.
- DARDAYROL, à Saint-Antonin. Papiers divers.
- CATALA, à Saint-Antonin. Cartons à satiner et autres, de diverses qualités.
- CARTIER (Laurent), à Nègrepelisse. Cinq échantillons de peinture pour voitures

7e CLASSE. - Céramique, marbres, briques, plâtres et chaux. - Nos 98-115.

- BOSC (François), à Montricoux. Échantillons de marbre.
- LOURDE DE MARTIGNAC, à Nègrepelisse. Échantillons de briques de marne.

8° CLASSE. - Produits chimiques, teintures, cuirs et peaux, savons et bougies, engrais. - Nos 116-134.

- CAPIN ET FILS, à Caussade. Cuirs tannés pour sellerie et veaux corroyés.
- MARFRE-CAPIN, à Caussade. Cuirs au suif pour harnais et mécanique; cuirs blancs ; vache lissée et veaux roux .
- PENAVAIRE aîné, à Saint-Antonin. Trois cuirs veau en croûte et parés.

9° CLASSE. - Substances alimentaires, produits pharmaceutiques. - Nos 138-149.

- THOMASE-MAFFRE, à Caussade. Pains divers.
- DONNADIEU, à Caussade. Siphons d'eau de Seltz, de limonade et de sodas.
- SERRES, à Fénayrols. Eaux minérales.

10° CLASSE. - Tissus, laines, soies, cotons, lins et chanvres. - Nos 150-179.

- ROBERT (Joseph), à Nègrepelisse. Quatre rouleaux de toile.
- COURSIÈRES (Jean) fils, à Montricoux. Pièces mouchoirs bleus et blancs, tout fil.
- NONORGUES père et fils, à Montricoux. Rouleaux toiles diverses.

11° CLASSE. - Carrosserie, sellerie, articles de voyage et de charronnage. - Nos 180-190.

- AUREL père, à Caussade. Selle de dame et selle anglaise.

12° CLASSE. - Ameublement, modes et fleurs, confections diverses, vannerie. - Nos 191-250.

néant

15° CLASSE. - Broderies, chaussures, chapellerie, coiffure, plumes. - Nos 251-231

- REY, COUSINS ET GALAN, à Caussade. Chapeaux de paille; tresses pour chapeaux; tresses pour cabas et jupons; cabas fabriqués et semelles en paille.
- E. MIQUEL fils, à Caussade. Chapeaux de paille divers.

14° CLASSE. - Instruments de musique et fabrication accessoire. - Nos 252

néant

13^e CLASSE. - *Sériciculture*. - Nos 253-264.

• néant

Supplément, Nos 265-275.

- JOUGLA, à Septfonds. Chapeaux divers.
- MONTET (David), à Réalville une pompe (sans précision).

On est, certes, bien avant la Belle Époque ; mais le lien entre les ressources du pays et les objets exposés est éloquent : de la pierre, des chapeaux, du cuir, des tissus, de l'eau minérale, etc.. C'est le reflet d'une époque, celle du Second Empire, mais la filiation d'avec le terroir est patente.

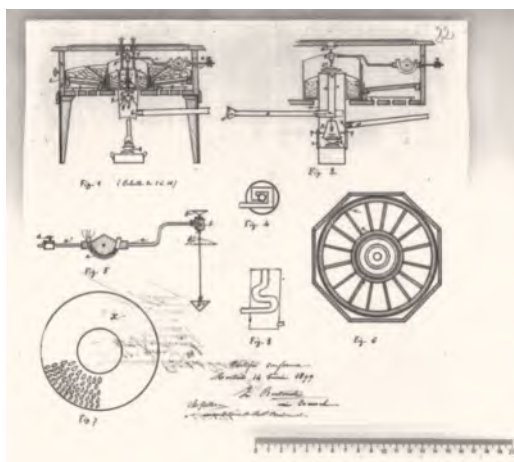
Que trouve-t-on en fin de siècle ?

94 brevets sont conservés à l'Institut national de la Protection industrielle (INPI) ; la publication en ligne s'arrête en 1901[1]. Ce qui limite cet examen.

Relevé des brevets pris entre 1850 et 1901 par des habitants des communes du Pays Midi-Quercy[2].

- Ourdisseuse et sa bobineuse inventée par lui, Trégan, 27/12/1862 Bruniquel
- Perfectionnement d'une ourdisseuse et bobineuse, inventée par lui, Trégan, 27/12/1862, Bruniquel
- l'Obéissant Gourjon, ballon dirigeable, Gourjon 30/01/1897, Bruniquel
- Moteur reposant sur le principe d'Archimède, Thuet, 28/11/1860, Caussade
- Appareil destiné à utiliser, dans les ménages de la ville et de la campagne, les eaux pluviales recueillies des toitures. Lapergue, 22/03/1862, Caussade.
- Machine, dite élévateur de gerbes destinée à monter les gerbes sur un batteur, Garrigues, Étienne, 31/07/1876, Caussade.
- Système de sonnerie électrique pour prévenir les accidents de chemin de fer, Montaigu, 25/03/1879, Caussade.
- Application aux charrues sulfureuses d'une nouvelle pompe à robinet automatique, sans clapet, Mouisset, 02/12/1885, Caussade.
- Certificat d'addition au brevet pris le 2 décembre 1885, pour l'application ou charrue sulfureuse d'une nouvelle pompe à robinet automatique, sans clapet, Mouisset, 30/04/1886, Caussade.
- Procédé de destruction rapide, radical, anti-phylloxérique, garantissant, parfaitement la vitalité de ceps, traités par ce moyen, Boutes, 10/05/1886, Caussade.

- Procéder anti-phylloxérique, Boutes, 15/02/1887, Caussade.
- Certificat d'addition au brevet pris le 15 février 1887, pour un procédé anti-phylloxérique, Boutes, 29/08/1887, Caussade.
- Enveloppe de lettres modifiées, dites enveloppe à lame, Mouisset, 15/06/1892, Caussade,
- Appareil d'amplitude, Boutes, 06/05/1893, Caussade.
- Certificat d'édition au brevet pris le 6 mai 1893, pour un appareil d'amplitude, Boutes, 02/05/1894, Caussade
- Certificat d'addition, prix au brevet, pris le 6 mai 1893, pour un appareil d'amplitude, Boutes, 11/08/1894, Caussade.
- Perfectionnement dans les projectiles pour les armes à feu, Boutes, 05/09/1894, Caussade.
- Certificat d'addition au brevet, pris le 22 novembre 1881, pour une charrue à distribuer le sulfure de carbone, Lugan-James Jean, 14/10/1884, Monteils,
- Certificat d'addition au brevet, pris le 22 novembre 1881, pour une charrue à distribuer le sulfure de carbone, Lugan-James Jean, Monteils,
- Vis hydraulique motrice, élévatoire, Lugan-James Jean, 10/11/1885 Monteils,
- La cylindrique, nouveau système de couveuse artificielle à air chaud avec régulateur automatique, BOUTONNET Louise-Antoinette-Zilia madame, née COCURAL, 17/04/1897, Monteils
- Certificat d'addition au brevet pris le 17 avril 1897, pour La cylindrique, nouveau système de couveuse artificielle à air chaud avec régulateur automatique, BOUTONNET Louise-Antoinette-Zilia madame, née COCURAL, 23/11/1897, Monteils (82126)
- Cylindre à double piston pour machines motrices à gaz acétylène ou autres, LUGAN-



La cylindrique, nouveau système de couveuse artificielle à air chaud avec régulateur automatique, BOUTONNET Louise-Antoinette-Zilia madame, née COCURAL, 17/04/1897, Monteils

[1] Source: <https://archives.inpi.fr/brevets?arko=default&3f3395e1547dd-ficheFocus=>

[2] L'INPI propose de voir (et d'acheter) les planches de dessins qui accompagnaient la demande de protection. Malheureusement, certaines sont illisibles.

- JAMES Jean, 20/11/1897, Monteils
- Nouveau système de couveuse à air chaud, avec régulateur automatique à double effet, dénommée la Cylindrique, BOUTONNET Louise-Antoinette-Zilia madame, née COCURAL, 17/04/1900, Monteils
- Appareil accélérateur pour lavage, dosage et

remplissage des bouteilles, Poussard, 15/08/1869, Nègrepelisse

- Certificat d'addition au brevet pris le 13 juin 1885, pour un moteur à distribution intérieure automatique, Lamarche, 11/06/1886, Nègrepelisse
- Système de pulvérisateur, le Modeste, Blanc 25/08/1892, Nègrepelisse
- Machine à vapeur dite machine à circulation, LAMARCHE Numa - GOURDON-DEVILAIN Louis-Antoine 02/05/1872, Nègrepelisse Saint-Antonin
- Procédé de fabrication des fers et aciers puddlés avec emploi de minerais de manganèse, SOCIÉTÉ METALLURGIQUE DE TARN-ET-GARONNE, 01/12/1877 Paris et Bruniquel
- Procédé de fabrication des fers et aciers puddlés avec emploi de minerais de manganèse, SOCIÉTÉ METALLURGIQUE DE TARN-ET-GARONNE, 14/11/1878 Paris et Bruniquel
- Emploi de deux vis de même pas, mais inverse, tournant juxtaposées, de manière que les creux de l'une soient exactement remplis successivement et réciproquement par les pleins de l'autre, SOULIÉ Jean-Gustave, 08/12/1879, Réalville
- Système pour faire rouler les voitures sur des rails articulés, portés par les voitures elles-mêmes, SOULIÉ Jean-Gustave, 25/01/1879, Réalville
- Nouvelle application du papier comprimé servant à la confection des vases à fleurs, p-POUMARÈDE, 25.04.1889
- Déargileuse, HERAL Léonidas, 07/12/1877, Saint-Antonin
- Nouvelle pince à greffer la vigne, 13.08.1888, SENCHET, Saint-Antonin
- Appareil dénommé gazogène automatique 258995 20.08.1896 PLAGAVEN Charles Saint-Antonin
- Nouvel appareil dit réveil avec allumeur automatique 10.07.1889 MOUISSET Septfonds
- Machine propre à moudre le grain froment 26.04.1856, DURAND Hippolyte, Vaissac
- Manège locomoteur à battre les grains, 03.04.1874, PREBOSC Jean-Vincent Verlhac-Tescou
- Procédé de fabrication des matières éminemment hydrauliques, chaux et ciments portland et romains, par le lavage des grappiers de chaux inférieures en indice d'hydraulicité, FOISSAC, 02/07/1885, Saint-Antonin
- Appareil dit « le vote instantané » SERVIÈRES, 12/01/1878, Saint-Antonin
- Porte-billet de chemins de fer, SEUVE, 15/12/187, Saint-Antonin
- Insecticide pour la destruction du phylloxéra, SAINT-FAUST FRAUCIEL 10/02/188, Montauban Saint-Antonin.

D'autres brevets ont été déposés qui ne sont pas dans cette liste et qu'il faudrait pouvoir repérer. À titre

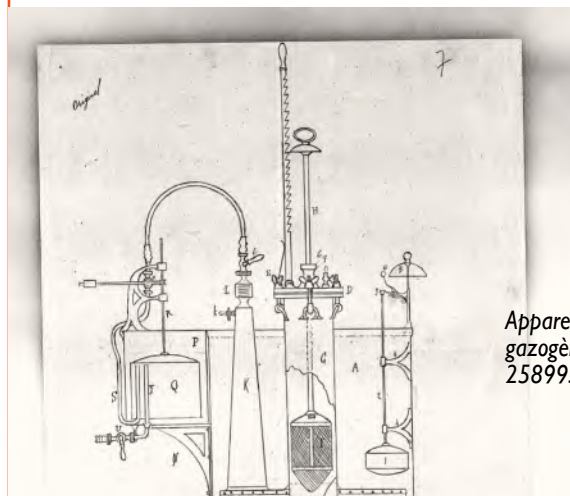
d'exemple, l'histoire de la famille Rodolausse à Saint-Antonin est scandée par des inventions brevetées telles que

- 1873 Égrenoir - Brevet (n° 101-291) pour une « machine à égrener le trèfle, le sainfoin et la luzerne ».
- 1902 Fourche métallique articulée, pouvant s'adapter à tout tablier sans fin d'élévateur de paille
- 1903 Système d'appareils servant à faciliter la manoeuvre des élévateurs de paille
- 1905 Élévateur et engreneur automatique de gerbes
- 1906 Élévateur de paille
- 1907 Élévateur de paille
- 1912 élévateur de paille à cadre transporteur extensible
- 1912 Élévateur de paille à cadre transporteur extensible.

De la même façon, Aliès a breveté sa pince à greffer la vigne, ce qui pose question car, en 1888, le sieur Senchet a déposé un brevet aux mêmes fins.. Il est surprenant que cette invention ne soit mentionnée nulle part dans l'histoire des outils de greffe et de la viticulture



La Dépêche 25 janvier 1904 : une invention révélée par la publicité (Source: Retronews)



Appareil dénommé gazogène automatique 258995 20.08.1



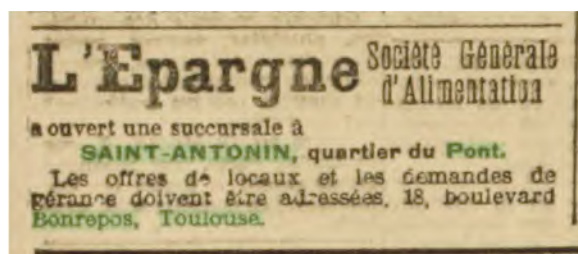
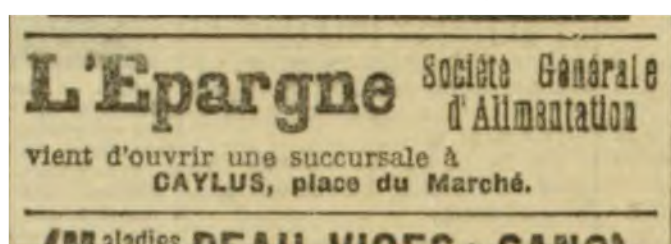
La pince à greffer la vigne de Paul Aliès porte la mention Breveté SGD G)



Magasins

Dans les scènes de rue, les cartes postales nous font voir des vitrines, des enseignes, des noms. Il y a dans chaque village les commerces dits de base : épicerie, boucherie, boulangerie, quincaillerie. Près des gares, l'hôtel « Terminus » ou le Café de la gare. Dans les bourgs, l'offre peut être plus large ; le commerce est souvent lié à l'activité de l'artisan. Ainsi, un bourrelier peut vendre des articles en cuir, le tailleur des tissus. S'ébauchent les premiers réseaux de commerces succursalistes, comme en témoigne l'annonce faite dans *La Dépêche* ; « est installée à Saint-Antonin et cherche des candidats pour renforcer son réseau ». L'intitulé de l'enseigne prouve que la préoccupation première est celle du prix. Mais les succursalistes ajoutent des systèmes de fidélisation de la clientèle.

Si le succursalisme peut être considéré comme une marque de progrès, les formes traditionnelles existent encore : les commerces itinérants, les marchand(e)s de quatre saisons, les bouilleurs de cru... tout un monde circule et s'en va de village en village, de hameau en hameau.



Ressources financières

Un des moteurs du développement est la capacité à mobiliser des financements. Dans la commune, les recettes ordinaires sont les impôts locaux, l'octroi, les droits de places sur le marché, les mises en fermages de services comme la bascule. Pour les petites communes, le budget est très serré et aucune grosse dépense ne peut s'envisager sans aide extérieure. Dans la plupart des gros chantiers qui relèvent de la compétence du Conseil général, il est fait appel à l'aide de l'État, en sus des contributions du Conseil. L'exemple le plus détaillé que nous avons est la reconstruction du pont de Cazals après la crue de 1906. La commune étant pauvre, l'État mettant longtemps à déterminer sa part, le Conseil prend le parti de lancer les travaux sans attendre, remettant à plus tard le calcul des parts de chacun.

Le déplacement de la halle de Caylus est aidé par l'État. Le renforcement des réseaux d'adduction d'eau est financé par le Pari Mutuel, ici mis à contribution par l'intermédiaire du préfet. Il est donc impossible de faire des projets ou des investissements avec les recettes ordinaires. Cela se ressent aussi dans la gestion des écoles l'état de salles de classes étant très dépendant du budget communal.

Rôle de l'emprunt

Un exemple : le financement du téléphone

« Conformément à votre délibération du 16 avril 1901, j'ai fait les démarches nécessaires pour parvenir à la conclusion de la convention à intervenir entre l'État et le département pour l'établissement d'un réseau téléphonique départemental. Cette convention, passée le 5 septembre 1901, a été revêtue de l'approbation ministérielle le 28 octobre et soumise à la formalité de l'enregistrement le 25 novembre suivant, dès qu'elle m'a été retournée par l'administration des postes et télégraphes.

Je me suis empressé de la communiquer avec une copie de la délibération de l'assemblée départementale, portant vote d'un emprunt de 200 000,00 francs applicable au paiement de l'avance que le département doit faire à l'État, à M. le Directeur de la Caisse des

dépôts et consignations, pour la réalisation de cet emprunt, dans les conditions spécifiées par cet établissement, suivant une, correspondance échangée au mois d'avril dernier, et adoptées par le Conseil général ; ces conditions prévoyaient le remboursement de cet emprunt dans un délai de 25 ans, au taux d'intérêt du 3,60 % »

L'emprunt passe à 3,75 % pour une durée maximale de 20 ans au lieu de 25 ans. Soit une annuité qui passe de 7 200 F à 7 500 F, différence que le Conseil général prend en charge à partir du budget de 1903.

Après les inondations de 1907, un appel à la solidarité nationale a été lancé auprès des Parisiens avec en outre un rappel auprès de l'État pour que, dans l'enveloppe de 6 millions de francs votée, le Tarn-et-Garonne sinistré ne soit pas oublié.

Est annoncée la création d'une agence du Crédit Agricole, outil important pour mobiliser des financements dans une région très agricole et rurale.

Les épargnants alors ont une préférence marquée pour des placements sans risque et pour la terre. C'est aussi vrai pour la bourgeoisie que pour les paysans. La caisse de crédit agricole permet d'attirer l'épargne et, avec ces moyens, sans la mettre en péril, financer le développement rural.

Le Libéral, 12 octobre 1900 : annonce de la création d'une caisse de crédit agricole à Saint-Antonin (source : Retronews)

Le crédit agricole
Nous devons signaler la récente création de plusieurs caisses de crédit agricole : à Meulan et à Montesson (Seine-et-Oise), à Salza et à Monthoumet (Aude), à Saint-Antonin (Tarn-et-Garonne).
Dans l'Algérie, une proposition de loi a



La Dépêche : 7 décembre 1907 (source : Retronews)



Ressources militaires

Le 14 septembre 1909, M. De Selves, sénateur du Tarn-et-Garonne intervient pour que Montauban et Caylus soient choisis pour accueillir des militaires : artillerie dans le chef-lieu et entraînement à Caylus. Il s'agissait alors d'éloigner les forces militaires de la frontière avec l'Allemagne.

Cela représente des ressources importantes dans le département. Les deux cartes postales montrent l'entraînement dans le camp et la détente au bord de l'Aveyron près du Gravier.



La présence du camp permettra au tramway Caussade-Caylus d'avoir des allocations de charbon pour maintenir partiellement le service pendant la Grande Guerre.

Enseignement – formation

En 1902, les autorités académiques se félicitent de la progression de l'instruction publique, élément clé de la politique de la III^e République. Mais chaque année, reviendra ce lancinant refrain qui n'est pas propre au Tarn-et-Garonne mais que l'on entend dans toutes les zones rurales : dans les campagnes où chaque bras compte : les élèves quittent la classe pour aider aux travaux des champs.

De même, le nombre d'élèves qui vont au-delà du certificat est bas, surtout dans les campagnes ou les bourgs.

Mais la situation évolue progressivement : les efforts de la III^e République, l'évolution de la société produisent leurs effets/

Éducation et enseignement

« Le grand mal dont souffrent les écoles du département est l'exode prématuré des élèves vers les champs ou vers l'atelier. Les maîtres sont tout heureux, quand ils peuvent les conserver jusqu'au certificat d'études primaires. Le cours supérieur, formé d'élèves qui sont pourvus de ce certificat, n'existe à l'état de classe distincte que dans de très rares écoles. Réuni au cours moyen, on le trouve dans quelques centres. Enfin, les bonnes écoles rurales contiennent quelques élèves studieux qui, pendant l'hiver, constituent une section à part, sorte de cours supérieur où on révisé, en les étendant, les matières du programme du cours moyen. Mais on peut dire que les élèves nous quittent, pour la plupart, avant d'avoir achevé leur douzième année. »
(Conseil général - 1902)

1908 Fréquentation scolaire
(rapport de M. Hugues, inspecteur d'Académie au Conseil général)

(24 élèves en moyenne par classe et 10 en été)

« Faut-il répéter une fois de plus que la fréquentation scolaire, bonne dans les écoles de Montauban et des principaux centres du département, est absolument insuffisante dans un grand nombre d'écoles rurales et que, pendant la saison d'avril à novembre, la plupart de ces écoles sont plus qu'à moitié vides ? Comme le fait remarquer M. l'Inspecteur primaire de la première

circonscription, c'est la grande plaie qui peu à peu ronge et corrompt toute la vie scolaire dans notre département. Et la conséquence de cette situation lamentable c'est que, sous une apparence de savoir, l'ignorance monte, grandit et s'étale un peu partout. On arrive tout juste à rédiger un bout de lettre, à faire les quatre opérations. L'histoire et la géographie restent étrangères aux jeunes, ils n'ont pas d'idées. Ils en auront, celles de leur milieu, des préjugés, des superstitions, quelques pauvres formules recueillies au courant de la lecture du journal. Et ce ne peut pas être autrement. Du moment que les élèves quittent l'école au plus tard à douze ans et que ceux qui ne l'ont pas encore quittée interrompent, à chaque moment leurs études pour les semailles, les travaux du printemps, la cueillette des fraises, les moissons, le savoir de nos élèves ne peut être que très superficiel, fait de morceaux non reliés entre eux, avec des lacunes énormes. Encore nous résignerions-nous, à la rigueur, aux absentes causées par les travaux agricoles, puisque les campagnes manquent absolument de bras ; mais que dire des écoles où la veille et le lendemain d'une fête, la moitié des élèves manquent à l'appel, où tout est prétexte à désertion, où l'on fête tous les saints laïques et religieux, où la classe se vide à toute occasion ? Ces déplorables pratiques indiquent, de la part des populations, un manque de respect et de confiance dans le maître dont l'autorité n'a pas su s'établir. Je me garderai, certes, de généraliser, et pour citer un fait plus réconfortant, j'ai été heureux de trouver récemment deux écoles de banlieue, à la veille de la sortie des classes, où 52 élèves étaient présents sur les 55 qui en composaient l'effectif, et j'ai adressé à l'instituteur et à l'institutrice mes plus vives félicitations. Ce qu'ils font tous leurs collègues pourraient le faire, il suffit de vouloir »



Pour voir l'école de filles, se reporter page 13.



Le recours à la main-d'œuvre enfantine est encore une pratique très courante et durera encore longtemps, tant que la mécanisation ne sera pas développée.

Enseignement supérieur il n'y a pas de formations supérieures dans le département. D'où le processus classique d'aller se former ailleurs dans d'autres cursus. Mais ce déplacement coûte cher, d'où la demande d'aide. Peut-être en existe-t-il d'autres, mais celle qui est visible est celle du Conseil général.

1908 M. de Monbrison, rapporteur au Conseil général.

« Votre commission a été saisie de deux demandes de subventions formées, l'une par M. Rieux, de Moissac, pour lui permettre de suivre les cours de l'École supérieure d'électricité de Paris, l'autre par M. Vallée, de Caussade, pour lui permettre de suivre les cours de l'École centrale des Arts et Manufactures. »

« Votre commission vous propose, de faire emploi en faveur des postulants du crédit réservé à l'école des Industries agricoles de Douai et qui n'a plus d'affectation aujourd'hui et d'accorder à chacun des jeunes Rieux et Vallée une subvention de 200 francs. »

Le Conseil vote la suppression du crédit de 400 francs affecté à des bourses à l'école des Industries agricoles de Douai et répartit ce crédit de 400 francs par moitié entre M. Rieux, pour suivre les cours de l'École d'électricité et M. Vallée, de Caussade, pour suivre les cours de l'École centrale. »

Personnel de l'enseignement public

Le rapport de l'Inspecteur d'Académie passe en revue tout ce qui a un lien avec l'éducation, des cours à la cantine scolaire, du recrutement des maîtres aux



Cette école a été rendue possible grâce au legs Perret.

Mazzocchin, Rxobert, "Sur les chemins de l'école", 2014, Bibliothèque Numérique de la SAVSA, consulté le 14 avril 2025, <https://bibnum.savsa.net/ark:/28389/beZoC6>

Les cartes postales concernant les écoles représentent généralement des établissements privés, comme si le marché et la vente de ces cartes étaient plus rentables dans des écoles privées que dans les publiques

bibliothèques scolaires.

L'Inspecteur se félicite de l'implication du personnel enseignant. S'il déplore l'absentéisme scolaire, s'il loue l'évolution de l'Instruction publique, fer de lance de la République, il n'en soulève pas moins les questions de formation des institutrices et de comportement des instituteurs une fois sortis de la classe.

« Le bon renom des maîtres laïques » est-il menacé par la vie de tous les jours ?

« Ce personnel se partage presque également entre instituteurs et institutrices. Le nombre des ménages enseignants continue à augmenter ; la réunion dans des postes doubles des instituteurs et institutrices mariés devient une de nos grosses préoccupations. »

« Les élèves-maîtres, sortis en juillet dernier, ont suffi au recrutement des instituteurs. Il n'en a pas été de même pour les institutrices ; il a fallu recourir à des postulantes libres. Celles-ci ont le grave défaut de n'avoir pas été pliées à la discipline toute spéciale, à l'éducation professionnelle des écoles normales, de n'avoir pas été préparées à leur future profession que parfois elles ignorent complètement. Elles sont recrutées au hasard d'un brevet supérieur. Il faudrait pouvoir exiger d'elles un apprentissage de quelque durée, par exemple, une troisième année d'études dans une école normale. »

« M. l'Inspecteur primaire de la deuxième circonscription recommande aux jeunes maîtres la modération dans les idées, la

réserve dans la tenue et le langage, non point en classe, où ils font preuve de la plus grande correction mais en dehors du service où des propos exagérés pourraient porter préjudice au bon renom des maîtres laïques. Il se déclare d'ailleurs satisfait au point de vue pédagogique. L'ensemble du personnel est consciencieux, dévoué, tout disposé à accepter les conseils et les directions. Et M. l'Inspecteur primaire de la première circonscription le personnel tout entier est animé d'un esprit de confiance et de bonne camaraderie... »

Journal de l'Enseignement 1896, revue destinée au corps éducatif

« La vie de l'instituteur à la campagne n'est pas des plus agréables : les lecteurs de ce journal en savent sans doute quelque chose. Trop souvent les villages offrent le triste spectacle de divisions intestines. Les questions politiques dégénèrent fréquemment en questions personnelles, et alors vous voyez d'ici la situation de l'instituteur obligé de se tenir coi, d'être extrêmement réservé dans ses paroles et dans ses actes, de ménager la chèvre et le chou de son mieux »

« Et pourtant, cet homme qui fait consciencieusement son devoir a besoin, lui aussi, de distractions. Où les trouver ? Le café ? Les interminables parties de cartes ou de billard avec de soi-disant amis qui vous dénigreront ensuite si l'occasion s'en présente ? Vous n'y pensez pas »

« Remarquez bien que, dans la vie de l'instituteur, ce qui me paraît encore le plus désagréable, ce n'est pas précisément la monotonie de la besogne journalière, les ennuis suscités par les divisions locales ; c'est surtout, et j'y insiste volontiers, d'être éloigné de tout centre intellectuel, de vivre dans une atmosphère lourde. »

« J'envie les instituteurs des grandes villes. Eux, du moins, exercent dans un milieu favorable ; ils sont au courant des faits du jour, découvertes, événements littéraires ou scientifiques. Au fond des villages, l'écho ne nous en parvient que fort affaibli ; nous ignorons bien des choses, et en tout cas, à qui en parler, avec qui en discuter ? Rares sont les personnes à la campagne avec lesquelles on peut entretenir ce commerce intellectuel. »

543 écoles primaires et 29 maternelles.

Les faits majeurs que l'on peut sortir du rapport de l'Inspecteur sont

- L'impact du déclin démographique qui se sent dans les effectifs (585 enfants de moins dans l'élémentaire et 240 en maternelle entre 1907 et 1908) encore que dans certaines communes, il faille dédoubler ou créer des classes par exemple Servanac.

À Caussade et Septfonds, les classes maternelles sont surchargées.

- la concurrence avec l'enseignement privé (principalement confessionnel) qui ouvre encore des écoles et des classes (Parisot, Caussade, Parisot). Les congrégations, dont le sort est en discussion alors, échappent à tout contrôle, signale l'Inspecteur d'Académie.
- Pour les maternelles, le privé (19) dépasse largement le public (10) ; l'Inspecteur s'inquiète des moyens dont dispose le secteur privé qui, en outre, organise des garderies en attendant l'âge de la maternelle ou de la classe enfantine (celles-ci dans les communes de moins de 2000 habitants).

- L'état matériel des classes, situation variable selon les moyens ou les volontés des municipalités ; mobilier, matériel pédagogique, chauffage, balayage...

- L'introduction dans l'enseignement de la morale de l'instruction civique et de la préparation militaire, dans les écoles normales comme dans les classes primaires.

- Dans l'enseignement primaire supérieur (Beaumont, Moissac et Castelsarrasin – il n'y a rien dans l'est du département), les formations, surtout pour les jeunes filles, sont « ménagères » les formations commerciales et industrielles n'ont été que des échecs compte tenu de l'économie du département.

Le point de vue de Jean Manié (Récupéré) est un peu moins administratif

« Voilà ce qu'on disait, et encore Eh bien ! moi, si j'avais un garçon comme Tintin, j'en ferais ce que je voudrais, il est gentil, il n'y a pas un autre pour vous faire une commission, il fait tout au galop, car il est intelligent, il ne va pas à l'école, il n'a pas de livres pour lire, ni de cahiers pour écrire, alors que les riches ont tout ce qu'ils veulent, et les frères n'en ont pas non plus pour lui en donner. C'est la faute de son père qui

devrait le mettre à l'école laïque où la commune paierait au moins les livres et les cahiers.

Oui, disait un autre, un calotin, à l'école laïque ; les enfants ne valent pas plus que les autres, ils ne vont jamais à la messe ni au catéchisme.

Tintin va bien à la messe, n'empêche que c'est un petit voyou, un petit voleur.

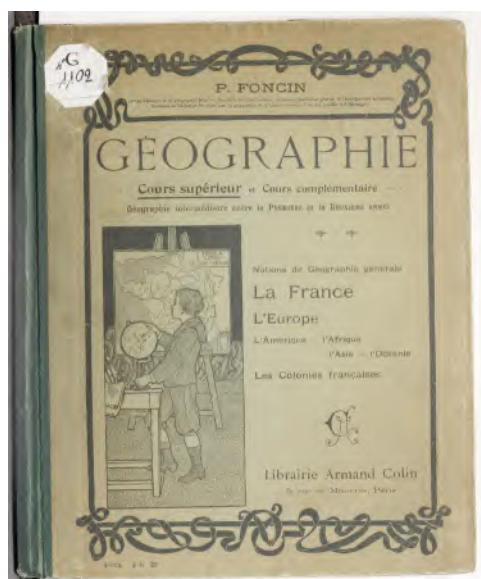
Enfin, les uns pour, les autres contre, Tintin les voyait, les entendait ; aussi étant aimé des uns, avec ceux-là il était tout dévoué ; aux autres, il leur faisait mille misères. Il ne travaillait que par charité, s'ils cherchaient à le faire travailler pour des commissions, il ne voulait rien faire. Il est épatant, disait un, si c'est moi qui le commande, il se mettrait en quatre et son dévouement est extrême.

Comment, les parents ne pouvaient le mettre à l'école laïque ? Son père y avait bien pensé car il était trop républicain pur sang, mais il y avait un point noir. Les riches libéraux et conservateurs, qui en voulaient tant à la République, n'auraient plus donné un sou le samedi à la Mêle, les gosses n'auraient plus eu de vieux vêtements, pas de pantalons et de tabliers, de galoches, pas de graisse pour faire la soupe aux choux. Placé devant ce dilemme et à contrecœur, les enfants allaient à l'école des frères et des religieuses, où on ne s'occupait que des enfants qui payaient bien. Les autres à l'école. Les pauvres ; ils ne pouvaient, ceux-là, apporter du bois pour chauffer le poêle l'hiver, n'étaient jamais placés tout près, toujours au fond de la classe, les derniers pour les manifestations religieuses ; on ne pouvait jamais s'approcher, entre autres, Tintin qui était plein de poux, des pantalons trop longs, trop larges, qu'il faisait tenir par une ficelle à la ceinture.

Pour écrire, comme porte-plume une branche petite, au bout une plume attachée avec un peu de fil. Pour lire l'Histoire de France, la grammaire, on lisait trois sur le même livre. Il n'était pas bête, il apprenait parfois les leçons qu'on lisait à haute voix, pour le calcul il était toujours des premiers.

Sa sœur Louise était à l'école chez les religieuses, où il y avait l'école des riches et l'école des pauvres. Les riches payaient pour accéder à la première ; en payant, on les enseignait. Ceux qui donnaient moins étaient en deuxième ou troisième et cela à n'importe quel âge, comme qui dirait 5 francs par mois la troisième, 10 francs la seconde, la première 15 ou 20 francs suivant la fortune.

Dans la cour, les riches étaient d'un côté, les pauvres de l'autre ; les riches ne côtoyaient



Couverture du livre de géographie de P. Foncin (1907) : source Gallica)

pas les pauvres. Les riches, bien propres, avec de « beaux tabliers, ne fraternisaient pas avec les pauvres, mal habillés, plein de poux. »

« Il [Tintin] ne va pas à l'école, il n'a pas de livres pour lire, ni de cahiers pour écrire, alors que les riches ont tout ce qu'ils veulent, et les frères n'en ont pas non plus pour lui en donner. C'est la faute de son père qui devrait le mettre à l'école laïque où la commune paierait au moins les livres et les cahiers. » (Jean Manié).

Rails et trains

À priori, la question des chemins de fer est marginale : le réseau principal est en place au début du siècle, et les premiers tramways ne commencent à circuler qu'en 1913. Le chemin de fer est un marqueur de modernité. Mais plusieurs sujets sont à mettre en avant :

- les liaisons entre le Tarn-et-Garonne, (donc notamment à partir de Caussade), et Paris, surtout pour les produits frais, fruits, primeurs... dossier qu'on retrouvera dans la partie « agriculture ».

Il est question de rapidité d'acheminement, d'horaires, via la ligne Paris-Toulouse.

- Les délibérations et tractations concernant la création du réseau des tramways, ici en l'occurrence Caussade-Caylus, Montauban-Monclar, Montauban-Molières... Et les fortes attentes des populations. On verra que, si les élus avaient été écoutés, le réseau ferré aurait pris la forme d'une toile d'araignée.

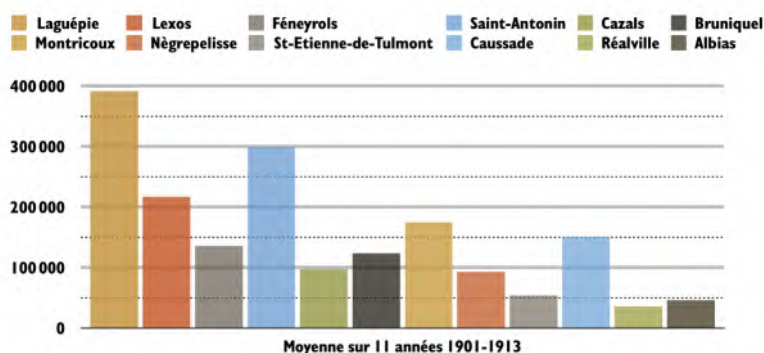
- L'évolution des trafics : nous connaissons bien celui de la ligne Montauban-Lexos : pour les tramways, nous n'avons que des statistiques partielles, ne portant que sur les 6 mois d'exploitation de 1913.

Le chemin de fer modifie aussi les relations de proximité. Ce n'est pas toujours facile : il faut apprivoiser le train, et apprendre à circuler.

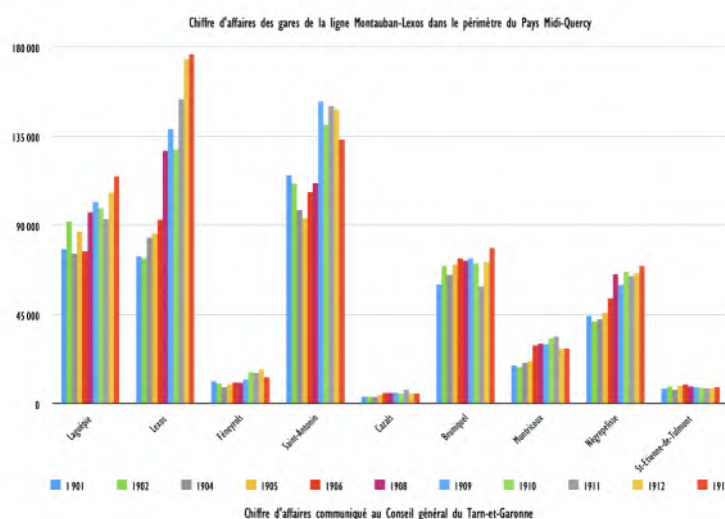
A Saint-Projet, le chemin de fer est d'abord vu comme une étrangeté dont on se méfie, avant de l'adopter, comme le montre Albert Cavaillé :

« En 1866, on avait construit la voie ferrée Montauban-Lexos et notre commune fut reliée à la gare de Saint-Antonin par une diligence quotidienne : quel formidable progrès ! Accueillie d'abord avec réticence, cette intégration de Saint-Projet au monde fut défendue ensuite avec enthousiasme par les premiers soldats du service obligatoire, par les premiers instituteurs, par les candidats aux diverses élections, discutée longuement par le curé qui se met à prêcher en français : petit à petit, Saint-Projet cesse de se replier sur lui-même et déborde son cadre de collines. »

(Cent cinquante ans de vie rurale à Saint-Projet (Tarn-et-Garonne) par Albert Cavaillé.



Le Conseil général publie chaque année les chiffres d'affaires des gares de la ligne Montauban-Lexos : ici les moyennes 1901-1913 par gares dans le pays



Évolution du chiffre d'affaires par gares durant la période 1901-1913.

Attention, il s'agit de chiffres par gares : ils ne disent rien des marchandises circulant en venant de l'Aveyron en direction de Montauban. Le transit n'est donc pas ici visible alors qu'il peut représenter un tonnage conséquent.

LIGNE DE MOLIÈRES				
	Voyageurs Bagages Chiens	G. V. Bestiaux	Marchan dises	Total
Commune de Montauban. (Recettes de la station de Montauban et des arrêts ou haltes de Gasseras, Verdier et Saint-Hilaire).....	12.034 09	1.473 50	4.735 95	17.243 53
Villemaude.....	1.347 90	758 35	49 70	2.155 89
Le Saula.....	1.027 75	» »	» »	1.027 75
Lafrançaise (station).....	4.546 90	1.919 30	749 25	7.215 45
Vazerac (station).....	1.328 15	411 25	2.530 90	4 279 30
Molières et Sainte Arthémie	4.185 90	246 00	1.738 65	6.170 55

LIGNE DE CAYLUS				
	Voyageurs Bagages Chiens	G. V. Bestiaux	Marchan dises	Total
Caussade. (Recettes de Caus- sade P. O. Caussade-local, Caussade-arrêt).....	6.955 30	183 80	1.926 00	9 065 10
Septfonds.....	3.551 20	112 30	124 30	3.787 80
Lavaurette.....	614 35	3 75	136 40	754 50
Caylus.....	4.609 00	203 45	179 30	4.991 75

Premiers résultats de l'exploitation des premiers tramways à vapeur pour le second semestre 1913

Trafic ferroviaire sur la ligne Laguérie-Montauban

Les graphiques (page précédente) établis à partir des rapports d'activité faits au Conseil général montrent l'importance relative des gares, exprimée en chiffre d'affaires et l'évolution de ces sommes dans le temps. Durant cette période, les résultats semblent stables.

Les protestations des usagers ne manquent pas et se répètent tous les ans. Elles sont relayées par les conseillers généraux très sensibles aux réclamations de leurs électeurs. En 1903 : « le Conseil général émet le vœu que les délais de transport fixés aux Compagnies de chemins de fer par l'ordonnance ministérielle de juin 1866 soient abrégés et mis en rapport avec les besoins de l'industrie moderne. »

Nota. La vitesse de translation des marchandises en petite vitesse en Allemagne est de 100 kilomètres par jour minimum.

Les délais de transport de Montauban à Paris sont de huit jours, non compris le jour de remise et le jour de livraison des colis. »

D'autres sollicitations reviennent régulièrement comme créer de nouvelles liaisons `

Conseil général 1904 - Pour une liaison Caussade Lexos
Chemin de fer de Caussade à Lexos — Vœu

« Au cours de leur session ordinaire de février dernier, les Conseils municipaux de Caylus, Septfonds, Lavaurette, Verfeil et Ginals ont émis un vœu tendant à obtenir que le Conseil général étudie le projet d'établissement d'une voie ferrée de Caussade à Lexos par Septfonds, Caylus et Verfeil.

J'ai l'honneur de déposer les délibérations prises à ce sujet, sur le bureau de l'assemblée départementale qui appréciera la suite qu'il peut y avoir lieu de leur donner. »



Jean Manié (Récupéré) :

« il fit un ballot de ses vêtements de travail, il en avait peu, mit son costume ; à la gare, il prit un billet de chemin de fer pour Decazeville, cinq francs en troisième classe. C'était la première fois qu'il montait en chemin de fer. Il demandait à tous les voyageurs :

— Où faut-il changer de train pour aller à Decazeville ?

Un voyageur de commerce, sans doute, lui donna tous les renseignements :

— Tu descendras à Lexos, là tu attendras le train de Toulouse qui se dirige sur Capdenac, puis de Capdenac, tu prendras le train qui va à Rodez, puis tu descendras à Viviez où tu auras le train pour Decazeville.

C'était compliqué pour lui. Arrivant à Lexos, il demanda de nouveau, mais à un employé des Chemins de Fer :

— Pour aller à Decazeville ? s'il vous plaît.

— Le train de Toulouse, le premier qui va venir, vous descendrez à Capdenac, là vous demanderez.

Alors, il avait compris. Que le voyage fut long ! Parti le matin à huit heures, à dix-neuf heures il arrivait à Capdenac, le train de Rodez partait tout de suite, il arriva à Viviez à sept heures un quart, à Decazeville à vingt heures. Son oncle venait de souper, on le fit manger, on lui donna une chambre.

— Va dormir, lui dit son oncle, demain nous causerons. »

Les dessertes ferroviaires sont l'objet de discussions sans fin et, année après année, au Conseil général, les vœux se succèdent soit pour interpeller la Compagnie d'Orléans, soit pour intervenir dans la création des lignes de tramway.

Les communes ne sont pas en reste. Féneyrols réclame à la compagnie une bascule à la gare, Saint-Antonin, un éclairage sur le chemin y conduisant.

Les correspondances : un sujet récurrent :

1910 - Conseil général

« Vœu de M. Constans sur la mise en circulation de trains légers automoteurs sur la ligne de Lexos

« Messieurs, la deuxième Commission a examiné le vœu de M. Constans demandant que la Compagnie d'Orléans mette en circulation sur la ligne de Lexos à Montauban,

ne serait-ce qu'à titre d'essai, des trains légers automoteurs qui complèteraient le service notoirement insuffisant du transport des voyageurs sur cette section. La Commission a pensé que les voyageurs avec le service actuel arrivent à Montauban à 11 heures du matin et en repartent à 5 heures du soir, un train léger partant de Lexos vers 6 heures du matin arriverait à Montauban assez tôt pour correspondre avec les lignes de Toulouse, Bordeaux, Castres et Cahors. Un train léger partant vers 7 heures du soir de Montauban permettrait de correspondre à Lexos avec Capdenac et Toulouse. Aussi a-t-elle été unanime pour vous proposer l'adoption de ce vœu.»

Le Conseil, adoptant les conclusions de la Commission, émet un avis favorable à la modification demandée.»

« Sur la création d'un service de voitures automotrices.

« Votre deuxième Commission a été saisie d'un vœu déposé par MM. Courtois de Maleville, Veyriac, Lacaze et Depeyre, tendant :

1° A la création d'un service de voitures automotrice à défaut de l'adjonction de voitures de 3e classe aux trains de marchandises entre Montpezat, Caussade et Montauban ;

2° A l'admission dans certains trains express des voitures de 2e et 3° classes, même pour les petits trajets
Ce vœu est adopté par le Conseil général. »

« Tramways départementaux.

Agrandissement de la gare de Septfonds.
Le Conseil municipal de Septfonds par une délibération en date du 25 février 1911 et l'honorable M. Courtois de Malleville m'ont signalé l'insuffisance des installations prévues pour la gare des tramways de Septfonds. Ils demandent que cette gare soit agrandie de façon à pouvoir recevoir les marchandises encombrantes, provenant des diverses industries, qui emprunteront la voie ferrée pour l'écoulement de leurs produits. »

Mise en service des deux lignes de tramway le 1er juillet Montauban-Molières et le 11 juillet, Caussade-Caylus

OUVERTURES A L'EXPLOITATION

« Ainsi qu'il avait été promis au Conseil général de Tarn-et-Garonne en sa session d'avril, la ligne de Montauban à Molières a été ouverte à l'exploitation, le 1er juillet 1913. Quant à la région de Caussade à

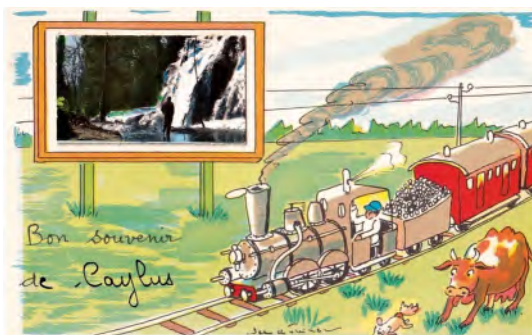
Caylus, les difficultés soulevées au sujet de l'approbation de l'horaire et qui finalement n'ont pas abouti, puisque c'est l'horaire primitif proposé par la Compagnie dès le 19 mars 1913 qui a dû être approuvé, ont retardé l'ouverture à l'exploitation jusqu'au 11 juillet, non sans avoir failli empêcher l'ouverture de celle de Molières au 1er juillet par le temps qu'elles ont fait perdre aux Ingénieurs, la décision ministérielle autorisant la Compagnie à appliquer provisoirement les tarifs qu'elle a soumis à l'homologation n'est en effet que du 30 juin 1913, c'est-à-dire de la veille de l'ouverture.

Quant à la ligne de Monclar, les délais qui ont, malgré nos efforts et démarches personnelles, été mis par certaines municipalités à prendre les délibérations à la suite de l'enquête parcellaire préalable à l'expropriation des terrains, ont empêché de réunir le jury d'expropriations avant les vacances judiciaires ; ce jury ne pourra être convoqué qu'à la rentrée, c'est-à-dire après que le Conseil général, aura, dans sa session de septembre, arrêté la nouvelle liste générale annuelle de personnalités désignées en principe comme susceptibles d'être choisies en vue de la constitution des jurys d'expropriations. »

Début et bilan d'une période d'exploitation partielle : il est d'ores et déjà certain qu'il n'y aura aucun bénéfice d'exploitation à partager avec le département pour cette première période. La situation sera la même pour l'année 1914 qui restera une période d'exploitation partielle.

« Les prévisions à inscrire au budget départemental à cet égard, comme en vue des intérêts à servir à la Compagnie pour les fonds avancés par elle sur les lignes livrées à l'exploitation, ainsi que des frais de contrôle à percevoir sur la Compagnie font l'objet d'un rapport spécial. »

(Voir tableau page 51)



« M. Delthil, au nom de la Commission des tramways, donne lecture du rapport suivant :

Tramways départementaux. —

Prolongement jusqu'à Saint-Projet de la ligne de Caussade à Caylus.

« M. le Préfet a saisi votre Commission des tramways d'une lettre par laquelle MM. les Maires de Lacapelle-Livron, Loze et Saint-Projet demandent dans l'intérêt des communes traversées et en raison des besoins toujours plus grands du camp d'instruction militaire de Cantayrac, que la ligne de tramways de Caussade à Caylus soit prolongée jusqu'à Saint-Projet.

« Votre Commission est d'avis de renvoyer l'examen de tout projet nouveau, quelque intéressant soit-il, concernant des lignes complémentaires de tramways, jusqu'après l'achèvement des lignes déjà votées. »

« Les conclusions sont adoptées. »



Routes

Le Conseil général a la charge du réseau départemental. Les rapports donnent le kilométrage à entretenir et l'état des chaussées. Ils signalent aussi l'état des accotements.

1902

Canton de Caussade : 22.103 hectares.
Chemins classés : 265.042 m., soit 11,99 par hectare

Longueur entretenue : 222.343 m, soit 10,05 id.

Canton de Caylus : 19.633 hectares.
Chemins classés : 171 249 m. soit 8,72 par hectare

Longueur entretenue : 109.128 m, soit 5,56 id.

Canton de Molières : 12.904 hectares.
Chemins classés : 147.407 m., soit 11,42 par h.
Longueur entretenue : 138.741 m., soit 10,75 id.

Canton de Monclar : 12.543 hectares.
Chemins classés : 101.873 m., soit 8,12 par hect.
Longueur entretenue : 94.691 m., soit 7,55 id.

Bruniquel : « En général, les chaussées sont bonnes dans le canton de Monclar. Mais les fossés et les accotements y laissent beaucoup à désirer, sauf dans la commune de Bruniquel où l'importance des crédits, l'abondance et la proximité des matériaux, permettent de faire face à toutes les exigences d'un bon entretien ».

Canton de Montpezat : 13.537 hectares.
Chemins classés : 103.180m, soit 7,62 par hect.
Longueur entretenue : 81.266 m., soit 6 id.
(...) le réseau vicinal est en très bon état. Il laisse un peu à désirer dans celles de Montpezat, Labastide-de-Penne et Lapenche, et il est très médiocrement tenu dans Montalzat, où la mauvaise qualité de la pierre ne facilite pas les opérations de l'entretien. »

Canton de Nègrepelisse : 18.775 hectares.
Chemins classés : 191.317m. soit 10,19 par h.
Longueur entretenue 173.703 m., soit 9,25 id.

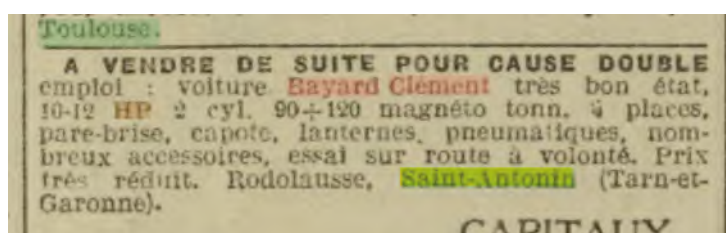
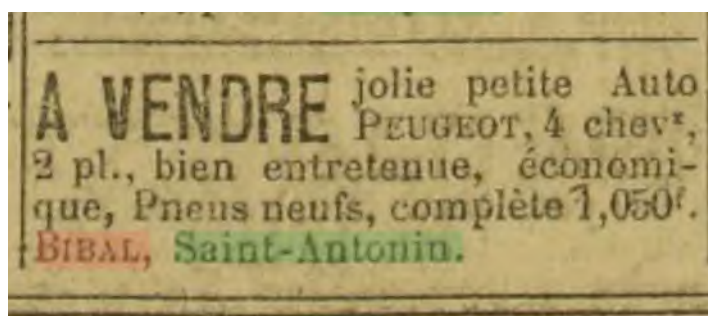
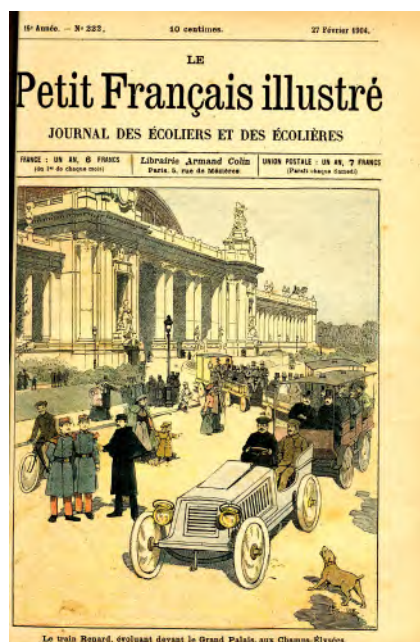
Canton de Saint-Antonin
Superficie du canton : 10.632 ha
chemins classés : 195.448 m., soit 7,58 par hect
Longueur entretenue 134.919 m., soit 5,24 id.

L'agent-voyer fait valoir dans son rapport de 1902 la bonne qualité du réseau routier ; au pire, il le qualifie de passable. Ce sont surtout les bas-côtés qui, selon lui, mériteraient plus d'entretien. Dans des rapports plus tardifs, il mentionnera des sections où l'augmentation du trafic se fera sentir.



Le train Renard fait sa promotion à Paris ; ou comment se passer de rails.

Des conseillers généraux plaident pour cette solution plus économique que le tramway en préparation.



Automobiles

Au cours de l'année 1901, 9 déclarations (enregistrement des véhicules) ont été produites et 15 certificats de capacité (équivalent du permis de conduire) ont été soumis à l'approbation préfectorale, savoir :

Déclarations de capacité
certificat de capacité

Motocycles à pétrole d'un poids
inférieur à 150 kilogr. 4 7

Voitures à pétrole
sans avant-train moteur 5 6
Motocycles à pétrole d'un poids
inférieur à 150 kilogr. 0 2

Avec l'évolution économique, la demande de routes de bonne qualité va croissant. L'exploitation des phosphatières avait généré un trafic lourd il avait déjà fallu modifier le profil du pont de Saint-Antonin en 1873. Mais un autre grand chantier est réclamé depuis plusieurs années une nouvelle route pour monter la côte de Caussade.

La côte de Caussade

En 1900, la nécessité de cette route n'est pas contestée, mais le coût est important (120 000 francs [1]) :

« Votre Commission a examiné les plans et devis de rectification de la côte de Saint-Antonin sur Caussade, qui ont été dressés par MM. les Agents voyers, en conformité des votes du Conseil général. Elle est d'avis d'approuver ce travail fait avec beaucoup de soins malgré les nombreuses difficultés à vaincre, mais il lui paraît que la dépense pourrait être diminuée en supprimant momentanément les parapets compris pour une somme de 12,000 francs. Il lui paraît, encore, que les 8,000 francs inscrits comme frais imprévus ne devraient pas entrer en ligne de compte, la baisse inévitable résultant du rabais de l'adjudication pouvant faire face et au-delà aux dépenses supplémentaires qui surgissent toujours dans l'exécution d'un projet important. Les travaux d'art, murs, les aqueducs surtout, pourraient encore donner lieu à de sensibles économies. L'administration paraît reconnaître la justesse de ces observations et se montre disposée à faire une étude dans ce sens. » (CG. 1900)'

[1] Selon l'Insee, le franc vaut approximativement 4,50 euros en 1901 et 3,50 en 1913

L'importance de ce chantier fait craindre à certains conseillers généraux que d'autres cantons (les leurs) soient sacrifiés M. Cambe ajoute que le Conseil général n'a certainement pas perdu de vue les diverses délibérations dans lesquelles il a reconnu l'utilité de la rectification qu'il demande. Il insiste sur l'utilité et l'urgence qu'il y a à faire disparaître une côte de 3 kilomètres qui est un obstacle sérieux aux relations commerciales entre deux cantons aussi importants que Caussade et Saint-Antonin. En rappelant les paroles prononcées par M. le Président, dans la séance du 24 avril 1900, au sujet du pont de Mauvers, [sur la Garonne, près de Grisolles] il prie le Conseil général de ne pas oublier les engagements qui ont été pris...

Le chantier sera donc lancé, réalisé par tranches annuelles pour être terminé en 1909 (avec la construction d'un nouveau pont sur la Bonnette). Le coût total aura été de 180 000 Fr.

1902 « les travaux de rectification de la rampe de Caussade figurent au budget de 1902 pour un premier lot de 18.000 francs, dont les travaux seront entrepris dès que le projet aura reçu l'approbation de M. le Ministre de l'Intérieur. »

Ce chantier sera l'occasion d'un psychodrame car le projet initial prévoyait de passer à travers ou à la place du cimetière communal pour rejoindre la route en direction du pont et de la gare. La population s'en est émue, a manifesté et a obtenu gain de cause.

Le pont de Cazals

D'autres investissements sont nécessaires, notamment pour réparer les dégâts causés par les crues ; à Cazals,



après la crue de 1906, le pont est à reconstruire, ainsi que celui sur la Lère, près de Réalville.

Pont de Cazals sur l'Aveyron Le pont métallique de Cazals emporté par la crue de l'Aveyron survenue le 14 décembre dernier, a fait l'objet d'un projet de reconstruction. Les travaux ont été adjugés le 29 juin dernier à MM. Belarbre et Soulat, constructeurs à Limoges, moyennant un rabais de 6% sur les prix du détail estimatif. Un délai de six mois est imparti pour l'exécution de ces travaux, pour lesquels le Conseil général a voté un emprunt de 16,000 francs au cours de sa dernière session. Il est donc permis d'escompter que la circulation entre le village et la gare de Cazals sera rétablie avant la fin de l'année, grâce à la sollicitude de l'Assemblée départementale pour la population si éprouvée de cette région.

Ce chantier montre que le Département n'hésite pas à faire des choix modernes. Cazals avait un pont métallique qui avait remplacé en 1868 un bac sur l'Aveyron ; après 1907, il est remplacé à son tour par un autre qui sera lui aussi remplacé, comme à Féneyrols, par un autre pont métallique, encore après les crues de 1930.

Recharger les routes

En temps ordinaire, les routes sont entretenues par une armée de cantonniers : 387 en 1914. La technique classique consiste à réempierrier les routes, à partir des tas de cailloux mis sur le bord des routes, comme en témoignent d'anciennes photos. Les carrières sont mises à contribution ; les routes les plus importantes sont donc rechargées tous les ans. Le chef de service rend compte au Préfet et au Conseil général de la difficulté à entretenir ce réseau qui est mis à mal par la circulation qui progresse : ainsi les charrettes (moyenne de 212 colliers, l'unité de compte d'alors) sur la nationale 126 de Montauban à Villefranche

« On sait que l'industrie des transports sur routes est en pleine évolution, que la traction mécanique prend une importance toujours plus grande, que les camions et les voitures automobiles sont de plus en plus nombreux sur les chemins vicinaux, et que



Sur cette photo d'Eugène Trutat, on distingue sur le bas-côté les tas de cailloux que les cantonniers posaient sur la route pour boucher les trous. De tels tas, abandonnés, étaient encore visibles il y a quelques années.

l'usure des chaussées empierrées est fonction directe du poids et de la vitesse des véhicules.

Sur beaucoup de nos lignes de grande communication la méthode des rechargements cylindrés est ainsi devenue la seule pratique et efficace. »

La méthode évoquée ici est celle du cylindrage qui remplace la force des hommes. Les cylindres sont d'abord tirés par des chevaux. Puis vient la demande d'avoir recours au cylindrage à vapeur. Les débats au conseil sont longs ; ils commencent en 1896.

1901 - le préfet : *« la prise en charge devrait être précédée d'une expertise préalable ; la même formalité devrait être prise lorsque la remise de cet appareil sera faite aux Ponts-et-chaussées. Ce sont des complications qu'il faut éviter. Il offre, en*



Dans le département de la Manche, cylindrage avec un rouleau à vapeur

conséquence, de faire étudier la proposition de M. Bourgeat et d'en saisir le Conseil général à la session d'août. »

Il faut donc étudier, avancer avec prudence, voir les autres expériences ; même l'achat de rouleaux tirés par des chevaux pose question. Finalement, un rouleau compresseur est acheté (1400 francs en 1902) ; il y en aura 3 en 1914.

« Certaines chaussées auxquelles il n'est pas possible actuellement d'appliquer le système des cylindrages à vapeur, ont été très éprouvées par le dégel survenu après les gelées de l'hiver dernier et leur situation s'est encore aggravée par l'effet des pluies abondantes et persistantes du mois de mars. D'autres ont été particulièrement détériorées par les lourds transports des matériaux destinés à la construction des lignes de tramways. »

Son application [cylindrage à la vapeur] nous a permis de remettre en parfait état au cours de la dernière campagne 52 kilomètres de chaussées. Le programme que nous envisageons pour 1915 porte sur environ 60 kilomètres. Le développement de ce système d'entretien est une nécessité (...).

À un moment, apparaît le mot « goudronnage. »

1904 : M. Soubies, rapporteur :

M. le Préfet a déposé, sur le bureau de vos délibérations, une brochure publiée par M. Francou, architecte à Auch, inventeur d'un système de goudronnage des routes supprimant l'usure, la poussière et la boue. L'auteur de cette communication vous demande de vouloir bien faire des essais de son système et d'appuyer sa demande au ministère des Travaux Publics, tendant à la nomination d'une commission spéciale chargée de centraliser tous les documents et résultats obtenus et d'examiner toutes propositions ayant pour but l'amélioration de nos routes.

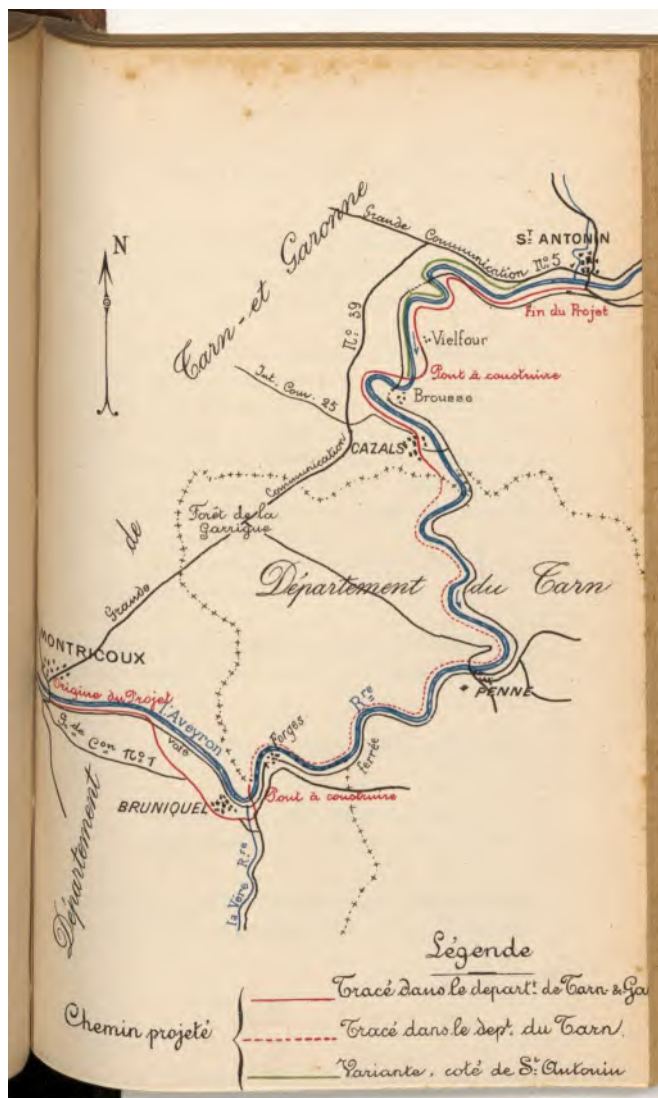
Votre deuxième commission vous propose de renvoyer à l'administration l'examen de cette demande. Renvoi à l'administration. »

Si les automobiles commencent à circuler et sont un objet de curiosité, si les malle-postes sont encore en activité, arrivent de nouvelles propositions sur le bureau du président du conseil général :

« Compagnie Nationale des Courriers Automobiles
Votre Commission a eu à examiner les



Omnibus Mondésir (photo. E.Trutat)



Source gallica.bnf.fr / Archives départementales de Tarn-et-Garonne

propositions présentées au Conseil général par la Compagnie nationale des courriers automobiles en vue d'obtenir la concession d'un service départemental de transport destiné aux voyageurs et aux marchandises.

L'assemblée, se trouvant déjà saisie par une autre Société de proposition analogue, nous ne pouvons que vous demander de renvoyer les offres ci-dessus énoncées à votre Commission spéciale qui en appréciera la valeur.»

C'est le début d'une longue histoire. Confinés au début dans des relations complémentaires au train ou au tramway, les autocars remplaceront ces trains à la fermeture des lignes aux voyageurs dans les années trente. Et les récriminations seront alors encore plus fortes ; horaires, surcharges en voyageurs et en bagages, tarifs...

L'utilisation de la route pour le transport des voyageurs et des marchandises fera débat, bien avant l'ouverture des lignes de tramway, certains conseillers préconisant ce système plutôt que le rail.

Automobiles

En 1902, 16 déclarations ont été produites et 22 certificats de capacité ont été soumis à l'approbation préfectorale.

1904

Chemin de grande communication n° 1 de Montauban à Albi par Bruniquel

« Les lourds transports de pierre et de chaux occasionnés par l'exploitation des carrières et des usines de Bruniquel, ont provoqué une profonde usure de la chaussée, entre cette localité et la gare qui la dessert (circonscription de Monclar). La somme de 175 francs, prélevée fin d'exercice sur les fonds de réserve n'a permis d'obtenir qu'une amélioration sensible, que nous proposons de compléter à cet effet d'un crédit spécial de 300 francs, porte à cet effet dans notre projet de budget. »

Rectifications de la côte de la Vaysse et de la côte Rouge

« Sur la demande de nombreux habitants des communes de Montricoux et de Bruniquel, un avant-projet fut dressé, en 1896, en vue de la rectification de la côte de la Vaysse et de la côte Rouge. (...) Mais il y a lieu de considérer que les Conseils municipaux de Saint-Antonin et de Bruniquel ont pris, à la date des 24 mai et 6 septembre derniers, des délibérations dont le Conseil général a été saisi, au cours de sa dernière session, et qui portent un vœu tendant à la construction d'un nouveau

chemin d'intérêt commun dans la vallée de l'Aveyron, reliant Saint-Antonin à Montricoux. Or, ce tracé, devant coïncider avec celui qui est relatif à la rectification en terrains neufs de la grande communication n° 1 et devant donner satisfaction aux mêmes intérêts, votre Commission se réserve de vous en proposer l'adoption, à la suite du présent rapport, et, par suite, est d'avis de renoncer à tous les projets concernant la rectification en terrains neufs du chemin de grande communication n° 1.

Le grand dossier de la route de l'Aveyron entre Saint-Antonin et Montricoux

Conseil général : *« Par délibérations des 24 mai et 6 septembre derniers [1904], les Conseils municipaux de Saint-Antonin et Bruniquel ont émis le vœu qu'un chemin d'intérêt commun soit construit, dans la vallée de l'Aveyron, pour relier les communes de Cazals, Penne, Bruniquel et Montricoux.[2]*

Ce chemin n'aurait pas moins de 27,800 mètres de longueur, dont 18,500 dans le département de Tarn-et-Garonne et 9,300 dans celui du Tarn. Quel que soit le tracé adopté, il nécessiterait pour son établissement une dépense de 320,000 fr.

Comme le chemin de la vallée de l'Embous, réclamé par la municipalité de Montpezat, celui de Saint-Antonin à Montricoux serait d'une utilité incontestable et desservirait une région pourvue de voies de communication très défectueuses. Il serait bon toutefois, avant d'en décider d'une façon ferme la construction, que le Conseil général du Tarn fût consulté, afin de savoir s'il serait disposé à prendre à sa charge tous les frais d'établissement de la nouvelle voie sur son territoire.

En prévision de son acceptation, nous vous proposons de décider, en principe, que le projet relatif à son établissement sera compris dans les dispositions du réseau proposé, pour une dépense de 320,000 francs, se répartissant ainsi qu'il suit :

Part à la charge du département et des communes intéressées, 73,65 %, soit 235.680 »

Part à la charge de l', 26,25 %, soit 84.320 »

TOTAL 320.000 » Ce projet figurera à la série B.

Chemin d'intérêt commun de

[2] Voir publication dédiée à ce dossier- juillet 2025

Caussade à Monteils avec embranchement sur Cazals

L'embranchement sur Cazals du chemin d'intérêt commun n° 25 comporte, entre le chemin de grande communication n° 39 et le village de Cazals, dans la côte de même nom, sur une longueur de 2 kilomètres environ, des déclivités variant entre 0m,06 et 0m,513 par mètre, rendant la circulation très difficile. Le chemin d'intérêt commun n° 25 est cependant la seule voie pouvant servir de débouché aux habitants de Cazals, qui doivent l'utiliser pour leurs multiples relations avec Saint-Antonin et Nègrepelisse. (...)

La somme de 73,650 francs, indiquée ci-dessus, incomberait presque en entier au département, car la commune de Cazals dispose de trop faibles ressources pour consentir à des sacrifices élevés. Vous voudrez bien apprécier, Messieurs, s'il peut convenir d'engager le département dans la voie de cette entreprise qui, en réalité, ne se caractériserait que par une faible utilité, si le projet de construction, dans la vallée de l'Aveyron, d'un nouveau chemin d'intérêt commun reliant Saint-Antonin à Montricoux par Cazals, Penne, et Bruniquel, projet déjà pris en considération par votre assemblée, dans sa dernière session d'avril, était exécuté.

Trams et route

Le débat porte très tôt sur le choix entre tram (sur route) et automobile sur route.

Conseil général :

« M. Cambe déclare qu'il est, en principe, disposé à voter le traité, bien qu'il ne se dissimule pas que le projet d'établissement d'automobiles sur routes ait causé, dans certaines localités une déception dont M. Baron s'est fait l'interprète pour le canton de Lauzerte. Ce sentiment s'explique par la crainte de voir l'établissement de ce mode de traction servir de prétexte à l'ajournement indéfini de l'établissement des lignes ferrées à voie normale ou étroite ou même de tramway sur rails, dont la construction est projetée ou demandée pour relier certains centres importants du département.

M. Chalret du Rieu fait remarquer que les fabricants de chapeaux de paille de Septfonds, à raison de la fragilité de leurs produits manufacturés, qui ne supportent pas les transbordements que nécessite le transport par automobile, ne retireront pas de grands avantages de cette concession et demande si les lignes indiquées dans le rapport sont définitivement arrêtées et ne

peuvent plus subir de modification dans leur tracé.

M. Salers répond que c'est pour ne pas porter atteinte aux légitimes revendications des communes qui poursuivent le rétablissement des voies ferrées que la Commission a adopté la clause de l'article 10 qui réserve l'avenir, et permet au Conseil général de subventionner tout projet de chemin de fer qui lui serait soumis dans des conditions acceptables ; il ajoute que les lignes indiquées dans le projet peuvent être modifiées par le Conseil général à condition, toutefois, que le nombre de kilomètres prévu ne soit pas dépassé, sauf en ce qui concerne les trois lignes : 1° Lexos à Villefranche, par Parisot; 2° Verdun à Bourret, par le Mas-Grenier et Dieupentale; 3° de Saint-Nauphary à Salvagnac (Tarn).

1905

Système d'entretien des chaussées empierrées

(...)

Les premiers cylindrages effectués ont donné d'excellents résultats pour l'amélioration des chaussées. Le public s'en montre très satisfait. Jusqu'en 1896, les cylindrages étaient exécutés au moyen de rouleaux compresseurs à traction de chevaux. Des essais de cylindrages à vapeur faits à cette même époque dans tout le département ayant donné des résultats satisfaisants, la méthode a été généralisée et son emploi permet de réaliser des économies très appréciables.

Le Conseil général de Tarn-et-Garonne ayant demandé, dans sa session de 1898, la généralisation des cylindrages à vapeur pour l'entretien des routes, il a été répondu, par rapport du 13 mars 1899, que le service développerait cette méthode autant qu'il serait possible.

1905

Construction de trottoirs avec caniveaux pavés dans la traverse de Septfonds

Ce projet, donnant lieu à une dépense globale de 4.300 francs, dont 1 333 fr. 48 à la charge de la ville, a été approuvé par décision ministérielle du 26 mai 1903 et adjugé le 20 février 1904, après versement par la ville de Septfonds de sa part contributive.

Les travaux ont été intégralement exécutés en 1904.

1904 : 21 demandes de certificats de capacité pour la conduite des automobiles à pétrole ont été présentées.

Les candidats ont tous paru présenter les aptitudes voulues. 15 récépissés de déclarations ont, en outre, été délivrés.

1905 : 19 automobiles ont été déclarées, et 16 certificats de capacité ont été délivrés.

Locomotives routières

Ce sujet va prendre de l'importance car des entreprises ont mis sur le marché des machines à vapeur pour circuler sur route, seules comme un camion ou avec des remorques comme les wagons d'un train.

Le débat va glisser de la nuisance des engins à la possibilité d'une alternative au rail, au tramway.

« M. Veyriac exprime l'étonnement que lui a causé la défense faite à certains industriels qui ont fait l'acquisition de locomotives routières, de circuler sur les chemins départementaux, alors que le service des Ponts et Chaussées n'a opposé aucune objection à la demande de circulation sur les routes nationales. »

Il demande à M. le Préfet de ne pas se montrer plus rigoureux que ne l'a été le service des Ponts et Chaussées et de rapporter son arrêté interdisant la circulation des locomotives routières sur les chemins du département.

M. le Préfet répond que son intention ayant été attirée par le bruit causé par la circulation d'une machine routière suivie de quatre wagons plateformes aux environs de la préfecture, il a demandé des explications et appris que ce matériel appartenait au sieur Noailles, entrepreneur à Auvoillat, et que MM. les Ingénieurs proposaient d'autoriser sa circulation sur les routes nationales, mais à titre d'essai seulement. C'est donc dans ces conditions seulement et avec réserves expresses, en ce qui concerne le passage des ponts suspendus, que M. Noailles a été autorisé.

En ce qui concerne la circulation sur les chemins vicinaux, le service vicinal a émis l'avis qu'il y avait lieu d'interdire formellement la circulation de ces trains sur les chemins vicinaux ordinaires et sur les chemins d'intérêt commun, à cause de la faible largeur de ces voies et que, si on pouvait la tolérer sur certains chemins de grande communication, ce n'était qu'à titre provisoire et pendant une période très courte, de juin à octobre, époque à laquelle les chemins sont moins exposés à être



L'automobile s'insère dans le réseau de communication. Sur la carte postale de Nègrepelisse (plus tardive) on voit le panneau Michelin et le Bibendum.

dégradés par les dentelures obliques des roues de la machine.

En présence de ces conditions, je n'ai pas cru devoir autoriser la circulation du train Noailles sur les chemins vicinaux pas plus que les chemins de grande communication, mais je suis disposé à l'autoriser si le Conseil général veut bien dégager ma responsabilité en adoptant la proposition de M. Veyriac.

M. Veyriac répond que l'argument tiré de l'usure que les roues dentées font subir aux routes lui paraît prématuré ; nous ne connaissons pas encore, en effet, dit-il, les résultats de l'essai autorisé par le service des Ponts et Chaussées et ce n'est que lorsque la période d'essai sera expirée qu'il sera possible de se prononcer sur les effets des roues dentées sur nos routes.

M. le Préfet répond que l'usure des routes n'est pour lui qu'une question secondaire ; la circulation de ces trains, d'une longueur

exagérée, présente un danger sérieux pour la circulation, surtout sur les chemins vicinaux dont la largeur est souvent insuffisante pour le croisement des voitures et il n'est pas possible que le bruit qu'ils font n'effraie pas les chevaux et ne provoque par suite des accidents.

M. Gibily déclare que c'est vouloir ruiner les industriels qui ont fait l'acquisition de machines routières que de leur refuser l'autorisation de les mettre en circulation, accordée dans les autres départements. Il propose donc de les autoriser provisoirement, sauf à leur imposer l'obligation de réduire la longueur des trains ; on ne saurait, ajoute-t-il, pour conserver nos routes, entraver le développement du commerce.

M. Hebrard fait remarquer que les observations qui viennent d'être présentées ne tendent qu'à faire prévaloir un intérêt privé sur l'intérêt général.

M. Veyriac propose d'autoriser provisoirement en réduisant la longueur des trains, sauf à retirer cette autorisation si des détériorations sont constatées par les services compétents.

M. Rolland fait remarquer que des indemnités sont réclamées aux industriels qui détériorent les routes et que rien ne lui paraît s'opposer à ce qu'on agisse ainsi vis-à-vis des propriétaires de locomotives routières.

Le Conseil adopte le vœu de M. Veyriac. »

1907

Transport par automobiles

« Lecture est donnée des propositions faites par M. Desmons et par la Société « Auto-Transports » au sujet d'un service à établir dans le département pour le transport des voyageurs et des marchandises. L'examen de cette proposition est renvoyée à la Commission des tramways. »

Reconstruction du pont de Cazals

« Emprunt de 16.000 francs
Le pont métallique de Cazals emporté par la crue de l'Aveyron survenue le 14 décembre dernier, a fait l'objet d'un projet de reconstruction dont les travaux ont été adjugés le 29 juin dernier à MM. Belarbre et Soulat, constructeurs à Limoges, moyennant un rabais de 6 sur les prix du détail estimatif.

Un délai de six mois est imparti pour l'exécution de ces travaux, pour lesquels le Conseil général a voté un emprunt de

16.000 francs au cours de sa dernière session.

Il est donc permis d'escompter que la circulation entre le village et la gare de Cazals sera rétablie avant la fin de l'année, grâce à la sollicitude de l'Assemblée départementale pour la population si éprouvée de cette région.

Le coût est passé à 23 000 francs.

La commune étant trop pauvre pour contribuer à cette dépense pour une somme supérieure à 2.000 fr., il resterait encore à couvrir la différence entre 23.000 francs et le montant de la subvention de l'État. »

Transports par automobiles

« Dans votre session extraordinaire du mois d'octobre 1906, vous avez émis le vœu qu'il soit procédé à l'étude d'un service automobile reliant entre eux les divers cantons où s'arrête le chemin de fer à voie étroite.

Pour répondre à ce vœu, je me suis enquis, auprès de mes collègues des départements dans lesquels actionnent des services de transports par automobiles, des résultats de ces entreprises (...)

Il résulte des renseignements recueillis que si toutes entreprises ne sont pas prospères, leur fonctionnement est généralement satisfaisant. »

Rails sur routes ou chemins

La question des conditions d'établissement de la voie ferrée sur les accotements des routes ou chemins, a fait l'objet d'une discussion des plus approfondies au sein de l'Assemblée départementale au cours de sa session extraordinaire du mois d'octobre dernier.

« (...) L'honorable M. Salers notamment, a paru trouver insuffisante d'une part la largeur de 2 m 60 réservée pour la chaussée sur certaines voies vicinales et a posé en quelque sorte le principe « qu'aucun train ne devrait être établi sur une route qui ne laisserait pas entièrement libre, au moment du croisement, au moins une largeur libre de 4 mètres. » (...)

« Deux cas doivent être envisagés : d'une part, celui où la voie du tramway est accessible aux voitures ordinaires, et d'autre part, celui où la voie n'est pas accessible à ces voitures. Dans le premier cas, le train est assimilé à un véhicule quelconque

comme s'il s'agissait d'un train routier, d'une automobile, d'un autobus, d'un train Renard, d'une machine routière, et le croisement avec les véhicules ordinaires ne donne lieu à aucune difficulté particulière. Le train passé, la circulation s'exerce sur l'emplacement même occupé par la voie, comme si cette voie n'existait pas. On en trouve un exemple frappant dans les villes dotées d'un réseau de tramways. La question qui se pose est donc de savoir si par le fait de l'établissement d'une voie qui, nous le répétons en y insistant, est accessible aux voitures ordinaires dès le passage des trains effectué, on doit être conduit à réserver, en outre, une largeur de chaussée telle que le croisement de deux véhicules puisse encore s'opérer alors que cette mesure ne serait pas exigée - et on ne s'expliquerait pas pourquoi - s'il s'agissait de trains routiers circulant sans rails. Le fait serait, croyons-nous, sans précédent et, ajouterons nous, sans effet pratique dans l'espèce qui nous occupe.

Ces explications montrent, au surplus, que les Ingénieurs, dans leurs prévisions, ont tenu compte par avance de la très judicieuse observation faite par l'honorable Président, M. le sénateur Rolland, à la suite d'une intervention de M. Constans, à savoir : « Que l'établissement des rails soit effectué de telle sorte qu'ils affleurent le sol et ne gênent pas la circulation dans l'intervalle du passage des trains. »

Dans le second cas, la voie n'est pas accessible aux voitures ordinaires, c'est-à-dire qu'elle est établie sur les accotements. Les largeurs minima de chaussée réservées pour la circulation des voitures sont alors respectivement, savoir :

De 6 m. pour les routes nationales ;

De 5 m. pour les anciennes routes départementales ;

De 4 m. pour les chemins vicinaux.

Ces dimensions, consacrées par l'expérience, sont certainement de nature à donner pleine satisfaction aux très légitimes préoccupations qui se sont fait jour. »

9 Avril 1907 (soir) - débat sur tramway versus train automobile

« M. Bordaries : (...) À cette date, les tramways ont été votés à l'unanimité, et cette affaire ne serait pas soumise à nouveau à l'appréciation du Conseil général, si le raccordement à la gare de Villebourbon n'avait pas été voté.

La question du renouvellement ne saurait être de nature à nous faire revenir sur la décision que nous avons prise. (...) »

M. Gimat estime qu'en présence des progrès journaliers de l'automobilisme, il n'est pas possible de donner suite au projet d'établissement des tramways départementaux sans s'être assuré au préalable que les trains Renard ou tous autres systèmes de traction automobile ne répondent pas au désir bien légitime des populations d'être reliées au chef-lieu et aux voies ferrées qui existent déjà dans le département. Il croit que la possibilité d'économiser 12 millions de francs et de donner satisfaction aux populations, avec une dépense insignifiante, vaut bien qu'on laisse en suspens la question des chemins de fer, et qu'on se livre à une étude plus complète de l'utilisation des automobiles.

M. Gibily combat l'argumentation de M. Gimat et signale l'impossibilité d'utiliser le transport par automobiles sans dégrader considérablement nos voies de communication.

M. Salers déclare que, si désireux qu'il soit de voir aboutir les moyens rapides de communication, il croit qu'il y a lieu d'étudier les transports par automobiles avant de s'engager dans une dépense aussi considérable que celle qu'entraînera la construction des tramways.

Il rappelle que le Conseil général a aussi voté, à l'unanimité, une étude de transports par automobiles, et que tant que cette Assemblée n'aura pu se livrer à l'examen de cette question, il ne lui paraît pas possible de voter définitivement la construction des tramways.

M. le Préfet fait remarquer, qu'en ce qui le concerne, il s'est préoccupé d'assurer l'exécution de la décision du Conseil général sur la possibilité d'établir dans le département des services d'automobiles.

Il s'est mis en rapport avec les directeurs des sociétés de transports par automobiles et leur a fait connaître les désirs du Conseil général, mais il n'a pu se livrer à une étude préalable d'une ligne déterminée, le Conseil n'ayant pas pris de décision à cet égard.

M. Salers reconnaît que l'administration a fait tout ce qu'elle devait et que son observation n'avait d'autre but que de montrer quelle avait été la préoccupation dominante du Conseil général, lorsqu'il avait demandé l'étude d'un projet de transports par automobiles. »

9 Avril 1907 (soir)

Rectification de la côte de Caussade.

« Trois lots de cet important travail sont entièrement terminés sans que le règlement

des travaux ait donné lieu à aucune difficulté avec les entrepreneurs chargés de leur exécution.

Ceux du quatrième lot, adjugés au sieur Pénard, sont actuellement très avancés. Ils seront sous peu de temps en état de réception et dans tous les cas, bien avant l'expiration du délai imparti pour leur achèvement.»

1908

13 février 1908 - Localisation de la gare de Caylus

M. Linon exprime le regret de n'avoir pas été présent lorsqu'est venu en discussion le tracé de la ligne Caussade-Caylus; il aurait appuyé les observations de M. Garrisson sur la nécessité de modifier l'emplacement de la gare. Ce n'est pas seulement, dit-il, l'intérêt des populations qui exige le prolongement de cette ligne, un intérêt militaire de premier ordre s'attache à ce prolongement; depuis dix-huit ans, l'Administration de la Guerre a établi à Cantayrac un champ de tir dont l'importance grandit tous les ans et dont la superficie va être encore augmentée de quatre kilomètres. Il demande que la ligne Caussade-Caylus soit prolongée jusqu'au chemin qui mène au champ de tir, soit trois kilomètres, ce qui constituerait une amorce pour la construction de la ligne vers l'Aveyron.

M. Rolland fait remarquer que le Conseil Général, en votant les lignes projetées, n'a pas entendu émettre un vote exclusif de tout prolongement de ces lignes; plusieurs d'entre elles seront certainement prolongées et il ne voit aucun inconvénient à ce que le prolongement demandé ne soit classé comme devant faire l'objet d'un projet supplémentaire.

Le rapporteur termine en disant qu'il ne se dissimule pas l'importance du sacrifice qui va être demandé au contribuable; mais la réalisation du projet est trop impatiemment attendu, les populations de Tarn-et-Garonne sont trop désireuses de créer dans le département ce réseau de voies ferrées et d'avoir à leur disposition des moyens de communication plus en rapport avec les besoins de la vie moderne, pour que les Conseillers généraux ne s'empressent pas de déférer aux désirs de leurs commettants.»

« M. Gimat déclare qu'il est partisan de l'établissement de moyens de transports dans le département, mais il lui semble qu'on pouvait donner cette satisfaction aux électeurs en dépensant une somme inférieure et sans attendre les délais que

nécessitera la construction de ces tramways sur route.

Il préconise l'adoption des trains Renard qui, dit-il, ont l'avantage de ne pas fatiguer les routes et qui ont déjà fait leurs preuves du reste dans plusieurs départements.

Au lieu de huit ou neuf millions que va, dit-il, coûter le projet de tramways départementaux, il n'en demande qu'un dont 200.000 francs affectés à la construction des ponts, et 800.000 francs à l'achat d'actions de la Compagnie des trains Renard. Il fait ressortir la possibilité d'établir, à l'aide de ce mode de transport, des communications rapides dans toutes les parties du département, non pas dans un délai de deux ans et demi, mais dans un délai de six mois, et la possibilité de graver les rampes les plus escarpées comme celles de Monclar, Molières, Caylus, inaccessibles aux tramways.

Il demande que sa proposition soit mise aux voix et déclare qu'il ne votera pas les ressources demandées pour la construction des tramways.»

Rejet de la proposition de M. Gimat.

« Côte de Caussade et sur la construction du pont de Mauvers.

Il est permis d'espérer que les maçonneries de cette dernière entreprise seront terminées vers la fin de l'année et que ce pont pourra être livré à la circulation avant la fin de l'année prochaine.

Les travaux du pont de Cazals sont activement poursuivis et je sais heureux de vous faire connaître que la subvention extraordinaire accordée par l'État pour cette entreprise a été de beaucoup supérieure aux prévisions les plus optimistes; elle est, en effet, de 12.000 francs, ce qui représente à peu près la moitié de la dépense.»

Rectification de la côte de Caussade

« Les travaux de terrassement et d'empierrement des quatre premiers lots de cette importante amélioration sont terminés depuis le 1er juillet dernier, époque où a été reçu le quatrième lot adjugé au sieur Pénard.

(...) L'exécution du dernier lot comprenant la construction d'un pont biais, de 8 mètres d'ouverture sur la Bonnette et des parapets couronnant les murs de soutènement de toute la rectification est quelque peu ralentie par le mauvais temps.

Les parapets sont peu avancés, mais la voûte du pont, dont les matériaux sont en grande partie préparés, reste seule à

construire.

Dès que les parapets seront terminés, on procédera au cylindrage de la chaussée, et la nouvelle voie qui améliorera considérablement les conditions de transport entre Saint-Antonin et Septfonds pourra être livrée à la circulation vers la fin de l'année. Le règlement des travaux sera amplement assuré par les crédits y affectés sans qu'il soit nécessaire d'en créer de nouveaux.»

Rectification de la côte dite de Caussade

«Le pont biais destiné à faire franchir la Bonnette au nouveau tracé, a été décintré le 10 août dernier; seuls les bahuts des parapets prévus sur les murs de soutènement n'ont pu être mis en place à cause des rigueurs de l'hiver. Mais ce retard n'a pas empêché de livrer la voie à la circulation aussitôt après le cylindrage de la chaussée.

La vieille côte est depuis ce moment totalement abandonnée. Il appartient dès lors au Conseil municipal de Saint-Antonin, de se prononcer sur sa nouvelle destination, et nous avons cru devoir le faire saisir de la question, en lui proposant d'incorporer la dite voie dans son réseau vicinal ordinaire, afin d'en rendre l'entretien obligatoire et de la conserver à la circulation.»

Automobiles.

«24 automobiles ont été déclarées et 27 certificats de capacité ont été soumis à approbation préfectorale au cours de l'année.

(...) Deux demandes en autorisation de faire circuler des locomotives routières remorquant d'autres véhicules ont été instruites.»

Acquisition d'un cylindre à vapeur

«Le Conseil adopte les conclusions de la Commission en faveur de la location d'un cylindre à vapeur.»

1911 Cylindrage des chaussées

Les excellents résultats obtenus par le cylindrage à vapeur sur les chemins de grande communication n° 4 (près de 2 k.) et n° 24 (1 k. 500) nous ont amené à examiner s'il ne serait pas possible d'assurer par cette méthode, plus conforme aux nouvelles exigences de la circulation, l'entretien des lignes les plus fréquentées et, les plus abondamment pourvues de matériaux de notre réseau départemental.»

Automobiles

1910, : 61 automobiles ont été déclarées et 43 certificats de capacité ont été délivrés.

1912 : 88 automobiles ont été déclarées et 50 certificats de capacité ont été délivrés.

1913 effectifs cantonniers 393 agents dont 55 chefs.

En 1913, 89 automobiles ont été déclarées et 93 certificats ont été délivrés.

«Nous comprenons dans le tableau suivant les crédits demandés au budget de 1915 pour faire face aux réparations et restaurations nécessaires sur les lignes dont il s'agit.

- cylindrage 52 km
- 13000 m3 matériaux
- 3 rouleaux compresseurs
- 387 cantonniers.»

«On sait que l'industrie des transports sur routes est en pleine évolution, que la traction mécanique prend une importance toujours plus grande, que les camions et les voitures automobiles sont de plus en plus nombreux sur les chemins vicinaux, et que l'usure des chaussées empierrées est fonction directe du poids et de la vitesse des véhicules.

Sur beaucoup de nos lignes de grande communication, la méthode des rechargements cylindrés est ainsi devenue la seule pratique et efficace. Son application nous a permis de remettre en parfait état au cours de la dernière campagne 52 kilomètres de chaussées. Le programme que nous envisageons pour 1915 porte sur environ 60 kilomètres. Le développement de ce système d'entretien est une nécessité qui comporte surtout durant la période transitoire, un relèvement de crédits d'autant plus sensible que cette période coïncide précisément avec l'époque où se produit une augmentation générale des prix des matériaux et de la main-d'œuvre.

D'un autre côté, nous ne saurions trop le répéter, pour certains empièvements arrivés à l'extrême limite d'usure, il s'agit de véritables reconstitutions de chaussées, plutôt que d'un simple entretien, et l'aménagement progressif de ces chemins est de nature à éviter au département des dépenses plus élevées que ne manquerait pas d'entraîner tôt ou tard leur mise en état.

Ces considérations nous ont déterminé à demander au Conseil général les crédits de grosses réparations prévus dans nos propositions. Tous ces crédits, et nous insistons d'une manière toute particulière sur ce point, sont strictement indispensables pour ne pas laisser périliter le magnifique réseau de grande communication que possède le département, et pour nous permettre d'organiser d'une façon rationnelle et complète le cylindrage des voies les plus importantes. ■



L'automobile reste encore un objet de curiosité ; les habitants posent à ses côtés.



Communications Poste - Téléphone

La poste joue un rôle important : tant dans les relations commerciales que pour les échanges personnels ; le nombre de boîtes aux lettres, l'heure des levées, elles-mêmes liées aux heures de passage des trains, la présence d'un receveur avec qui converser, la tournée du facteur... autant de sujets de discussion.

I - Poste

78 établissements en 1900 soit : 1 recette principale, 3 recettes simples de 1^{re} classe ; 8 recettes simples de 2^e classe ; 35 recettes simples de 3^e classe ; 25 facteurs-receveurs dont 4 mixtes ; 1 recette auxiliaire urbaine ; 5 recettes auxiliaires rurales. Total. 78 (...)

Le courrier d'affaires est important commandes, factures, courriers administratifs, tout passe par la poste, comme cela se voit dans cet extrait du rapport

« A la suite d'une délibération du Conseil municipal de Septfonds, une boîte mobile a été adaptée à la voiture publique qui part de Septfonds, à deux heures du soir, pour Caussade. Les correspondances, nombreuses à Septfonds, peuvent ainsi être emportées par le train n° 16, à 3 h. 58 du soir, au lieu de 9 h. 53. »

II - Télégraphe.

Un bureau télégraphique a été créé, en 1901, dans le Tarn-et-Garonne : celui de Montricoux.

Actuellement, toutes les communes pourvues d'une recette postale sont dotées d'une communication électrique. Il est difficile d'évaluer la place de ce moyen de communication dans les campagnes. Les entreprises le font figurer sur leurs documents commerciaux, le chemin de fer s'en sert pour la gestion du trafic, mais ensuite, qu'en est-il dans la vie au civil ?

Si le télégraphe fonctionne depuis des années, le téléphone n'arrive que plus tard et peine à s'installer. Mais peu à peu, les liaisons vont s'améliorer.



III - Téléphone

1901

« M. Bourgeat demande à M. le Préfet si les travaux relatifs à l'installation du réseau téléphonique dans le département sont commencés et si les communes du département, qui attendent avec impatience le bénéfice de cette installation, pourront être mises à même d'en profiter prochainement.

M. le Préfet répond que l'installation a été retardée par suite des quelques difficultés qui sont survenues pour le versement de la subvention départementale que l'administration des postes aurait voulu recevoir immédiatement. Ces difficultés sont aujourd'hui aplanies, ajoute-t-il, et j'ai obtenu que le versement soit opéré au fur et à mesure. Les dernières conventions seront signées ce soir et l'exécution de ce travail suivra de très près. »

1901

« Conformément à votre résolution; les communes désignées comme devant être rattachées au réseau téléphonique ont été appelées à faire connaître si elles seraient disposées à participer à son établissement aux conditions déterminées. (...) De ces diverses consultations, il est résulté que sur 31 communes appelées à se prononcer, 27 ont adhéré sans réserve aux propositions du Conseil général :

« Une (celle de Lavit) y a adhéré sous condition qu'elle serait directement reliée à Castelsarrasin. Deux (celles de Moissac et Castelsarrasin, cette dernière représentée par la Compagnie des métaux) ont déclaré vouloir conserver leur autonomie, et qu'enfin la commune de Montricoux a formellement refusé de concourir à la formation du réseau. Le projet de réseau a donc été établi sur ces bases par l'administration des postes et télégraphes et a donné lieu à une dépense de 177,225 francs, ainsi répartie (suit un tableau par communes.) »

1902 : « rapport au préfet et au conseil général

Aucun nouveau réseau n'a été créé en 1901 ; mais les travaux de construction du réseau téléphonique départemental vont commencer incessamment. La plus grande activité sera déployée pour qu'ils soient animés dans le plus bref délai. »

1904

Projet d'extension

« Au cours de sa session d'octobre 1903, le Conseil général a demandé qu'il soit procédé à une étude en vue d'extension des communications téléphoniques du département.

L'organisation actuelle du réseau téléphonique départemental, semble donner, dans une mesure à peu près suffisante, satisfaction aux intérêts départementaux ; mais l'usage a démontré qu'il ne saurait en être de même pour les relations extérieures de beaucoup plus nombreuses que les relations locales.

L'unique circuit interdépartemental que possède le Tarn-et-Garonne (circuit Montauban-Toulouse) est signalé comme d'autant plus insuffisant que bientôt, par suite des dispositions adoptées par le Conseil général de la Haute-Garonne, la plupart des communes de ce département seront dotées du téléphone et que ce seul circuit pourra à peine assurer l'écoulement des conversations avec Toulouse ; d'où la conséquence que les communications de

TÉLÉPHONE. — Depuis le 10 mai 1903 au matin, les postes d'abonnés et la cabine de Négrepelisse et de Saint-Antonin peuvent être mis en communication directe avec les cabines ou les postes d'abonnés des réseaux téléphoniques des départements désignés ci-après avec la taxe par unité de trois minutes :

Aude, 0.50; Ariège, 0.50; Basses-Pyrénées, 0.75; Charente-Inférieure, 1.25; Dordogne, 0.50; Gers, 0.40; Gironde, 0.75; Haute-Garonne, 0.40; Hautes-Pyrénées, 0.50; Haute-Vienne, 0.75; Hérault, 0.75; Landes, 0.50; Lot-et-Garonne, 0.40; Seine et Seine-et-Oise, 2 fr.; Seine-et-Marne, 1.75; Tarn, 0.40; réseaux de Tarn-et-Garonne situés à une distance ne dépassant pas 25 kilomètres (d'après la longueur des circuits) ou situés dans le même canton, 0.25; autres réseaux de Tarn-et-Garonne, 0.40. La taxe pour chaque avis d'appel est fixée à 0.40.

notre département avec les divers centres du territoire, deviendront de plus en plus rares (..)

Il est, d'ailleurs, établi par la pratique, que dans le département de Tarn-et-Garonne on ne peut converser que difficilement avec Paris et que, souvent, le public, impatienté par de longues heures d'attente, renonce à toute communication.

En raison de ces motifs, l'Administration des Postes et Télégraphes place, comme se signalant en première ligne à l'attention du Conseil général, la question d'établissement d'un nouveau circuit interdépartemental destiné à dégager le circuit Montauban-Toulouse et elle envisage, dans ce but, l'établissement de l'un des deux circuits Montauban-Paris (515,000 fr.) ou Montauban-Bordeaux (101,000 fr.). »

1904

I — Extension du réseau téléphonique départemental

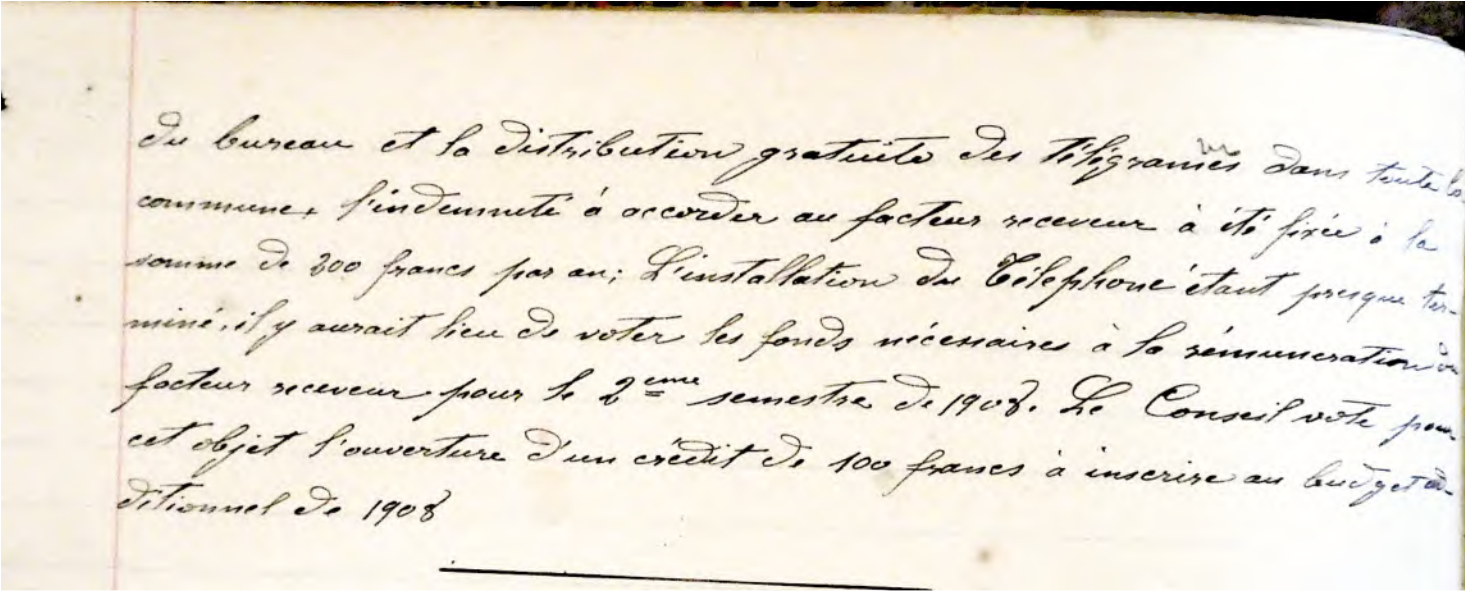
« Au cours de sa dernière session, le Conseil général a demandé que les communes comprises dans le réseau complémentaire soient consultées à l'effet de savoir exactement si elles désiraient ou non être dotées de cette communication rapide. Or, il résulte des renseignements communiqués à votre commission que, sur quarante-quatre communes comprises dans le réseau en question, trente-six se sont engagés à mettre à leur charge le contingent correspondant, et que huit seulement ont refusé ou ajourné momentanément de prendre part à cette opération. En remarquant que ces dernières communes sont pour la plupart pourvues d'un service télégraphique, votre commission s'est expliquée leur abstention et elle a estimé en

conséquence que le besoin de correspondre rapidement était devenu pour tous nos concitoyens une impérieuse nécessité. (...)

II — Circuit Montauban-Paris

Sans qu'il soit utile d'insister, tout le monde sait avec quelles difficultés, ou plus exactement avec quels retards on réussit à

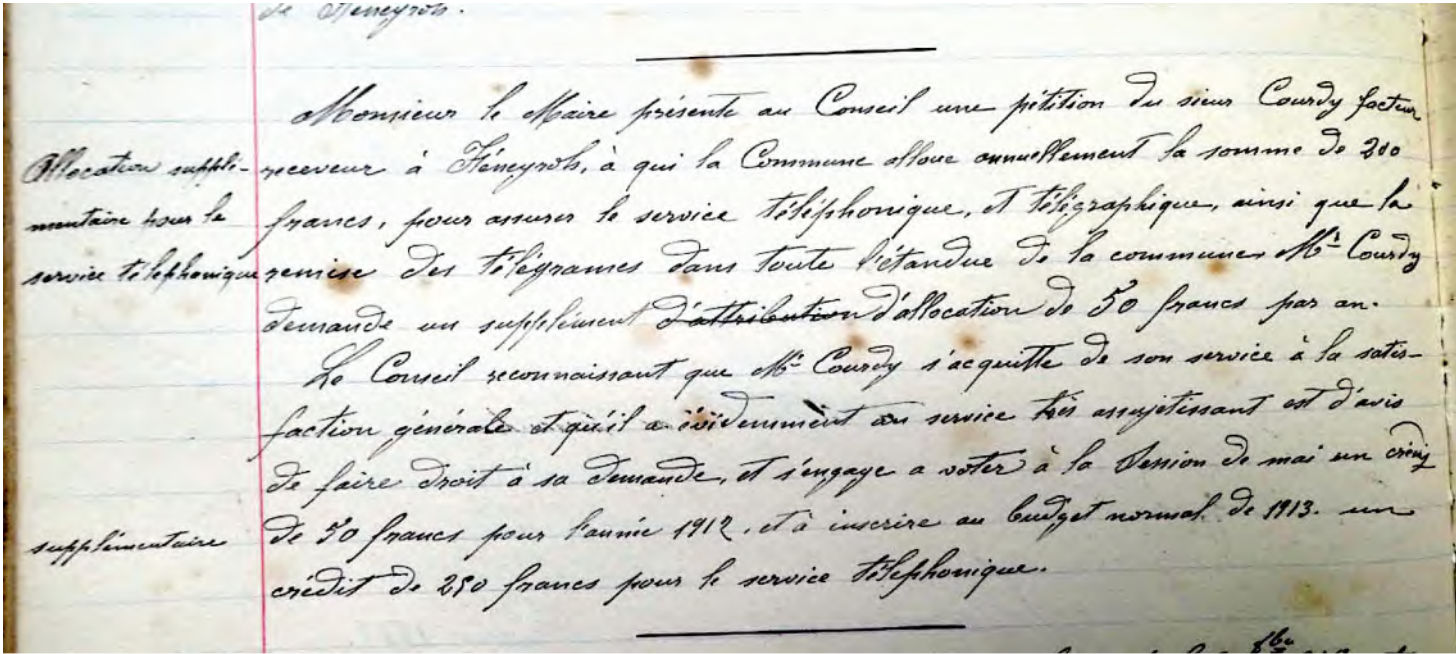
converser avec Paris. Or, si l'établissement du réseau complémentaire donne toute satisfaction aux intérêts départementaux, par contre, il n'en sera pas de même en ce qui concerne les relations interdépartementales, de beaucoup les plus nombreuses.»



du bureau et la distribution gratuite des télégrammes dans toutes les communes, l'indemnité à accorder au facteur receveur a été fixée à la somme de 200 francs par an; l'installation du téléphone étant presque terminée, il y aurait lieu de voter les fonds nécessaires à la rémunération du facteur receveur pour le 2^e semestre de 1908. Le Conseil vote pour cet objet l'ouverture d'un crédit de 100 francs à inscrire au budget additionnel de 1908

Féneyrols : 1907 - vote d'une allocation de 200 francs par l'année pour le service téléphonique et télégraphique.

Source : Archives municipales de Féneyrols.



Monsieur le maire présente au Conseil une pétition du sieur Courdy facteur receveur à Féneyrols, à qui la Commune alloue annuellement la somme de 200 francs, pour assurer le service téléphonique, et télégraphique, ainsi que le service téléphonique remis des télégrammes dans toute l'étendue de la commune. M^r Courdy demande un supplément d'attribution d'allocation de 50 francs par an. Le Conseil reconnaissant que M^r Courdy s'acquitte de son service à la satisfaction générale et qu'il a évidemment un service très assujettissant est d'avis de faire droit à sa demande, et s'engage à voter à la session de mai un crédit de 50 francs pour l'année 1912, et à inscrire au budget normal de 1913. un crédit de 50 francs pour le service téléphonique.

Féneyrols : 1912 - vote d'une allocation supplémentaire de 50 francs pour l'année pour le service téléphonique et télégraphique. Le facteur receveur recevait 200 francs pour « un service très assujettissant » dont il s'acquitte à la satisfaction générale.

Source : Archives municipales de Féneyrols.



« Bien plus, grâce à l'établissement du réseau complémentaire, de nouvelles communications seront accumulées au bureau de Montauban et, comme conséquence, non-seulement toutes les communications (1^{er} et 2^{me} réseaux), subiront des retards encore plus importants, mais aussi un plus grand nombre de nos concitoyens se retireront avant d'avoir pu communiquer.

Cette seule considération suffirait pour démontrer la nécessité absolue d'établir le circuit Montauban-Paris. Elle n'est cependant pas seule, à elle s'adjoint une considération financière de premier ordre.

(...)

Pour ces motifs, votre commission vous propose de voter une nouvelle annuité de 18.540 francs correspondant à un capital de 515.000 francs, nécessaire pour la construction du circuit Montauban-Paris.

III — Circuit Montauban-Bordeaux

Tout en reconnaissant qu'il serait également désirable de doter notre département d'une communication directe avec Bordeaux, votre commission estime que ce circuit ne présente pas le même intérêt que le précédent et elle vous propose, en conséquence, d'ajourner la réalisation de cette question.»

1906

Les communications téléphoniques avec la Gironde ne s'obtiennent que très difficilement.

Des renseignements fournis par la recette principale de Montauban, il résulte que, pour la seule période du 16 au 23 juillet, sur 72 demandes, 20 ont dû être annulées par suite d'attentes trop prolongées. La création d'un circuit direct Montauban-Bordeaux présente donc une utilité incontestable.

« Le Conseil général de Tarn-et-Garonne, dans sa session d'août 1905, a décidé le rattachement, au réseau départemental, de toutes les communes pourvues d'une recette des postes ou d'un établissement de facteur-receveur. »

1911

« Il résulte d'une statistique portant sur la période du 16 au 23 avril, savoir :

1° Que les détails d'attente pour pouvoir communiquer avec le Tarn, se sont, pendant la période précitée, respectivement élevés à :

« 15 minutes pour 17 conversations.

« 30 minutes pour 5 conversations.

« 45 minutes pour 6 conversations.

« 1 heure pour 5 conversations.

« 1 h. 15 pour 1 conversation.

« 1 h. 30 pour 1 conversation..

« 1 h. 45 pour 3 conversations. `

« 2 heures pour 2 conversations.

2° Que le nombre de conversations dont il s'agit varie quotidiennement entre 5 et 11.

« Dans ces conditions, il semble que les relations téléphoniques de Tarn-et-Garonne avec le Tarn ne sont pas suffisamment actives pour justifier la dépense importante qu'occasionnerait l'établissement d'un circuit entre Montauban et Albi.

Néanmoins, si le Conseil général ne partageait pas cette manière de voir, il conviendrait, à mon avis, avant toute décision, d'entamer avec le Tarn des pourparlers en vue d'amener ce département à mettre à sa charge la moitié des frais de premier établissement du circuit en question.

« J'ajoute, en terminant, que, par télégramme de ce jour, j'ai demandé à mon Administration de vouloir m'indiquer le montant de la dépense qu'il serait nécessaire d'engager pour organiser un circuit entre Montauban et Albi.

M. Bordaries fait remarquer que ce n'est pas un vœu que doit émettre le Conseil général, qu'il y a lieu de provoquer des sanctions pour que les dépenses faites par le département ne profitent pas exclusivement à Limoges.

M. Constans fait observer qu'il importe, en émettant le vœu de la Chambre du Commerce, de mentionner les réserves expresses que fait le département pour avoir la priorité dans l'utilisation du téléphone construit à ses frais. »



1912

« Le nombre de communes dotées du service téléphonique est actuellement de 86.

Au 31 décembre 1912, le département de Tarn-et-Garonne était doté de 89 bureaux ou établissements de poste, savoir :

1° Une recette composée et 46 recettes simples où fonctionnent les trois services ;

2° 39 établissements de facteur-receveur pourvus du téléphone ou du télégraphe ;

3° 3 recettes auxiliaires ouvertes au service postal. » ■

Liste des abonnés au téléphone 1914

(chiffre en tête : le numéro de téléphone et, en italique, l'activité).

Albias

1 Merly et Cie, *minotiers*

Caussade

(Service effectué les dimanches et jours fériés par un abonné).

11 André Larroque, *hôtel*.

6 Bouzinac, *fabrique de chapeaux de paille*, rue Notre-Dame.

13 Compagnie des Tramways de Tarn-et-Garonne.

2 Courtès-Lapeyrat (J.), *négociant en grains*, avenue de Cahors.

5 Croc, *rue Vermeille*.

12 Court, fils aîné, *marchand de bois*.

11 Drioles, Léonce, *cafetier*, cours du Jardin-Public.

4 Galabert (Ferdinand!), *négociant en grains*, cours du Jardin-Public

3 Galaup, Rémy et fils, *propriétaire et vins*, place Léon-de-Mateville.

7 Bradés (Antonin), *épicerie-droguerie*, avenue de Cahors

1 Rey cousins et Cie *chapeaux paille*, rue Vermeille.

10 Roudouly (Paul), *docteur-médecin*, rue Léon-de-Mateville.

8 Savignac (Jean), *négociant en primeurs*.

9 Société Industrielle, *usine électrique*.

Fénayrols

1 Roux, G., *propriétaire*.

2 Hôtel des Bains. Roux *propriétaire*.

Laguépie

1 Cathala, *quincailler*, rue de la Gare.

2 Fricou. Célestin, *négociant*.

Molières

1 Vidal-Pareau, *domaine de Sabattié*

Montaigu-de-Quercy

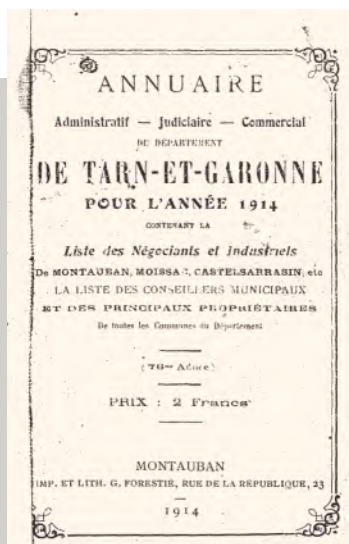
1 Piécourt (Hector) *boulangerie, grains et prunes*

Montpezat

1 Meuret (Henri), *château de Pevronenc*.

Montricoux

1 D'Ayral, *minotier*.



Nègrepelisse

2 Lombrail (Etienne), *négt, épicerie, grains et farines*.

1 Vaisse-Cibiel (Mme), *propriétaire*, Le Grenouillat

Puylaroque

1 Alibert et fils, *truffes et gibier*.

4 Gaillard, *truffes*.

3 Galaup (Ernest), *truffes, tannerie et corroierie*.

2 Ramès et fils, *truffes*.

Réalville

1 Soulié et fils (H.), *fourrages pressés*.

Saint-Antonin

1 Constans (A.), *docteur-médecin*.

2 Rodolause, *constructeur-mécanicien*.

3 Régi (Noël), *négociant en gros, graines et fourrages*.

Saint-Étienne-de-Tulmont

1 Hôpital-Hospice de Montauban, *ferme de la Bournaguèse*.

Septfonds

1 Bonhoure (Gabriel), *négociant*

2 Rey cousins et Cie, *chapeaux de paille*.

Bureaux municipaux du département
Sans abonnés. — Verdun-sur-Garonne, Saint-Aignan, Lavit, Finhan, Caylus.

Les postiers assurent la permanence téléphonique dans les communes reliées au réseau.

Évolution des mentalités

Exercice difficile que cet examen des évolutions ; sur quoi se fonder ? Qui lire ? Et comment prendre en compte ceux qui n'ont pas la parole ou qui ne s'expriment que par leurs actions, par leurs choix.

À propos de la relation au monde occitan, certains articles déplorent le remplacement de cette culture par le français.

Capdepic, adjoint au maire de Montauban :

« L'invasion pacifique du Midi par les Français du Nord depuis la création des chemins de fer, la colonie des fonctionnaires, l'école laïque et surtout le service militaire ont peu à peu francisé le langage dans les villes et les bourgs et entamé celui des campagnes, et l'on peut prévoir qu'au milieu du XX^e siècle le vieil idiome aura vécu. Déjà il se dépouille des mots qui n'appartenaient qu'à lui. Il n'est plus qu'une déformation du français, et avant peu n'en diffèrera que par l'accent.

(...) Le mouvement d'unification qui emporte chaque jour quelque débris de notre vieille langue, a encore plus agi sur les mœurs, les manières d'être, les coutumes des habitants du Tarn-et-Garonne. »

Autour de l'idée de progrès, vient la comparaison avec les modes de vie.

« Ce ne sont pas seulement les aspects des choses que le siècle qui vient de s'écouler a profondément modifiés. Ce sont les conditions même de la vie matérielle, qu'il a transformées, et ce mouvement commencé s'accélère en se continuant.

Il y a cinquante ans, le paysan mangeait souvent le pain de maïs ou le pain de seigle, en hiver surtout. Le pain de froment était le luxe de l'été (...) Qu'est devenu le temps où l'on allait à la ville pieds nus et où l'on ne mettait les souliers qu'à l'entrée du faubourg. Aujourd'hui chacun a sa jardinière ou son charreton et fait son entrée triomphale au trot accéléré de son cheval. Au bruit rythmé des fléaux battant le grain sur l'aire a succédé celui de la respiration haletante de la machine à battre, avec son cortège de mangeries et de beuveries. Et maintenant on moissonne avec la moissonneuse, on coupe les foin avec la faucheuse. Là aussi se manifeste le désir du confort, de vie agréable, le souci de s'épargner la rude fatigue des aïeux. Le

résultat laisse quelquefois à désirer. (...) Les travaux des champs même réduits à leur minimum, paraissent à quelques-uns encore trop durs. Et les voilà aspirant à être sergent de ville, employé d'octroi, facteur, garde champêtre, cantonnier (le proverbe patois dit que la sueur de cantonnier vaut cent francs l'once), employé de chemin de fer ou même simple domestique dans quelque bonne maison. »

Pays de rentiers et pas de créateur d'activité

A. Armengaud, géographe :

« Ce sont les structures sociales dans leur ensemble qui sont en cause. D'une part, le pouvoir d'achat des classes populaires était très faible dans la région : le niveau de vie moyen, en dépit de légendes trop répandues, y restait inférieur à la moyenne nationale, et l'exploitation rurale continuait à vivre le plus possible en économie fermée. D'autre part, la classe dominante était essentiellement formée de propriétaires terriens (...) Compte tenu de pratiques culturelles souvent vicieuses, la terre rapportait-elle peu, tandis que les mœurs des propriétaires, notamment l'habitude de la double résidence à la ville et à la campagne, entraînaient pour eux des dépenses domestiques élevées, la formation des capitaux était donc relativement lente. Bien mieux, les capitaux dont ils pouvaient disposer étaient traditionnellement employés à des achats de terre, non à des investissements industriels. »

« Elites » : tout changement fait peur :

« C'est qu'on ne concevait pas d'autre existence que celle que l'on avait toujours menée, que toute éventualité de changement faisait peur. (...)

Membres des professions libérales, commerçants, industriels même tenaient essentiellement à acquérir des terres : non seulement c'était là un placement relativement sûr et un moyen d'atteindre plus aisément le cens électoral, c'était aussi le moyen d'acquérir le prestige social attaché à la qualité de propriétaire, et le moyen de vivre « noblement »... Mais la grande industrie n'est point fille de la douceur de vivre.

Aussi, ne peut-on dire que le Sud-Ouest ait manqué sa « révolution industrielle » : il ne l'a même pas tentée. Il est demeuré relativement immobile alors que les autres avançaient. »

Ce que dit M. Capdepic pourrait s'appliquer au Pays-Midi Quercy :

« Sans doute, il y aurait beaucoup à faire pour américaniser ce pays ou même pour lui communiquer l'activité anglo-saxonne. Ce serait d'ailleurs faire fausse route que d'y songer un instant. On ne verra jamais le ciel riant de Montauban tout obscurci de la fumée des usines. L'industrie qui lui convient c'est la mise en œuvre des produits agricoles que le riche pays qui l'entoure lui servira à profusion, la fabrication des conserves par exemple ; et ce qui lui convient le plus peut-être, ce sont les industries d'art. (...)

Le Tarn-et-Garonne, pays d'accueil pour qui cherche la beauté, la culture, le repos, la tranquillité, une vie paisible ? N'entendons-nous pas alors ce que devient fin XXe siècle le Pays Midi-Quercy ?

« Pourvu d'un bon climat, jamais extrême, au milieu de campagnes verdoyantes et fécondes dont les vastes horizons s'ouvrent de tous les côtés de la ville, de beaux musées, d'une riche bibliothèque, Montauban est déjà le refuge de bien des personnes nées ailleurs, qui viennent y chercher le repos, la tranquillité, une vie facile et une large sociabilité, l'accueil d'une population paisible où la criminalité n'existe pour ainsi dire pas. La ville est vaste pour sa population et peut encore recevoir des hôtes en nombre considérable, sans leur mesurer l'air et la lumière. »

A. Capdepic, adjoint au Maire de Montauban,
Membre de l'Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts de Tarn-et-Garonne.

Les changements peuvent être reliés à de multiples facteurs, certains très perceptibles, d'autres moins. Listons en vrac : le développement de l'instruction donc de la lecture, le rôle du service militaire qui fait voir d'autres lieux, les nouvelles mobilités qu'offrent les routes, les trains, le télégraphe et le téléphone.

Une délégation est envoyée visiter l'Exposition universelle de 1900. La composition de la liste donne lieu à des tractations pour savoir qui a la capacité ou aura le privilège d'aller à Paris.

La machine, la puissance des énergies nouvelles, viennent modifier le rapport au travail, au monde. Un monde qui s'élargit. ■



Monteils M et Mme de Buisson

(photo. E. Trutat)

Source Gallica

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b10576823g.r=photographie%20TrutatTarn-et-GaronneM%20et%20Mme%20de%20Buisson%20Tarn-et-Garonne%20M%20et%20Mme%20de%20Buisson?rk=214592>

4

Conclure ?



Chromolithographie : le téléphone s'installe peu à peu dans la vie économique d'abord.

1900-1914 : image rurale, une ruralité qui évolue, mais une mutation lente (est-ce alors une mutation ?).

Soulignons d'emblée l'importance du sol et de sa valorisation : agriculture, eau, mines, carrières, textile.

Dans chacune des composantes de l'économie, l'évolution est progressive : mécanisation, transformation, énergie (vapeur-électricité), disparition (minières (fer, phosphates), métallurgie, poterie, vigne, papeterie), industrialisation, (chapellerie) échanges, (routes, rail, téléphone...).

Pas de rupture. À cet égard, le Tarn-et-Garonne s'inscrit dans le modèle français.

Évolution lente ? On pourrait aussi utiliser le mot de stabilité.

Qu'est-ce qui peut modifier cet état ? On a vu dans les chapitres précédents, ce qui se passait, secteur par secteur. Pour permettre de visualiser, pour dire ce qui s'est passé, entrons dans la trilogie « capital, travail, ressources locales ».

Que voyons-nous ?

Dans ce triangle, le territoire de la fin du XIX^e siècle est plutôt polarisé autour de la conjonction **travail appliqué aux ressources locales**. On l'a vu, les capitaux qui pourraient s'investir dans l'économie productive ne le font pas et restent protégés, placés dans une épargne ou des investissements fonciers qui procurent de la rente.

Avant la guerre de 1914, ce triangle s'est modifié, mais peu :

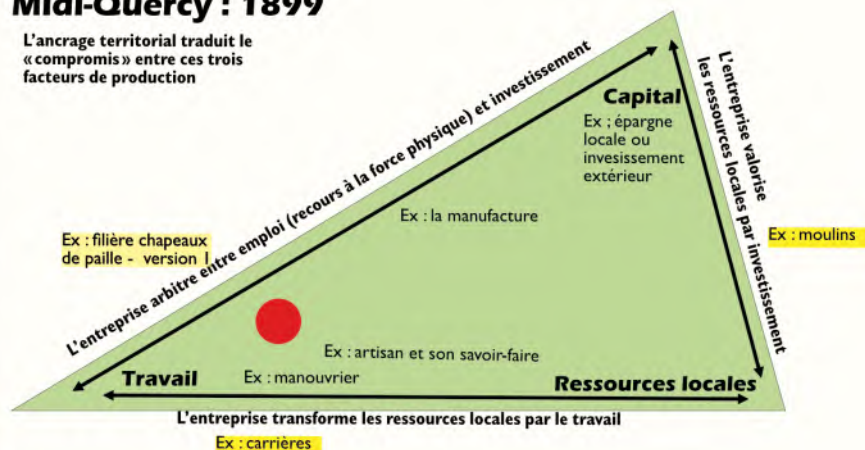
- moins de travail (par force, compte tenu de la démographie déclinante, mais aussi par l'irruption du machinisme ; agricole, artisanal, industriel) ;

- toujours des ressources locales qui sont alors exploitées différemment. Le cylindrage à vapeur économise des cantonniers et le tramway va démoder la charrette ou la carriole. -

- arrivée d'une épargne : extérieure qui s'investit dans des activités jugées prometteuses (les tramways, l'énergie électrique par exemple) ; elle permet de modifier les pratiques : l'exemple le plus visible est celui de la chapellerie. Autrefois fondée sur le travail à domicile (au village ou dans les champs) elle passe à l'ère de la manufacture, ce lieu où la main-

Midi-Quercy : 1899

L'ancrage territorial traduit le « compromis » entre ces trois facteurs de production



Midi-Quercy : 1914

L'ancrage territorial traduit le « compromis » entre ces trois facteurs de production



d'œuvre, aidée par des machines, elles-mêmes actionnées par une énergie, vapeur, électricité ensuite, est réunie en ateliers.

Le point de convergence dans le triangle, ce centre de gravité en rouge, se déplace, mais peu. Le Tarn-et-Garonne n'est pas une terre d'industrie qui couplerait nouvelles technologies et investissement. La terre (surface et sous-sol) reste la valeur de base.

Une autre forme de valorisation de la terre émerge, mais encore très modestement : le tourisme, l'immobilier de loisirs. Une épargne venue d'ailleurs vient s'investir ici : dans l'Histoire, dans les paysages, dans la nature. Mais, à cette époque, ce ne sont que des prémices qui ne trouveront leur développement que dans les décennies suivantes.

Après 1914-1918, que deviendra ce système ? Gardera-t-il sa stabilité ? Qu'est-ce qui peut le faire changer d'état ?

Pour passer d'un état à un autre, il faut un événement radical, qui seul peut provoquer une vraie rupture.

La guerre de 14-18 a-t-elle été ici ce facteur décisif ? Est-ce que ce qu'on voit dans les années folles de l'après-guerre est radicalement différent ? Le problème démographique a une solution par l'immigration ; les techniques ont changé : le tracteur remplace la paire de bœufs, le marteau-piqueur la pioche. Mais la terre reste la valeur fondamentale et c'est explicitement souhaité par les élites locales. Le département est moins isolé, mais il ne l'a jamais été en fait. Une partie du département, le sud et sud-ouest, le Montalbanais, entrent peu à peu dans l'attraction de Toulouse. Les mobilités sont plus aisées, le parcours personnel des habitants les plus motivés passe par la métropole régionale.

Le vrai changement, ce seront les Trente glorieuses, caractérisées par l'industrialisation, l'urbanisation, la modification des territoires (villes-campagnes, production-tourisme), la mondialisation.

Les rapports auront changé : le Montalbanais fera partie de la zone métropolitaine de Toulouse,

Le Rouergue-Quercy s'intégrera dans l'économie touristique (ressource essentielle surtout dans le causse et les vallées).

Conclusion : 1900-1914 : rien ne change pour que tout change ?

Pendant ces années, le pays est à la fois stable (de par les ressources naturelles qui jouent un rôle majeur et par la pérennité des pratiques), et en mouvement.

Révolution industrielle ? Il faut peut-être récuser le mot de révolution pour rester dans l'évolution... industrielle ? Ce n'est pas le mot le plus approprié ; rien à voir avec les pays miniers, sidérurgiques, textiles, portuaires...

Résumons-nous : une agriculture plus ouverte et moins « de subsistance » ; l'exode rural qui oblige à modifier les pratiques ; l'arrivée des tramways, la route qui accueille les premières automobiles, le téléphone, le nouveau modèle de production industrielle, le tourisme

Cela ne minimise pas des évolutions mais elle n'ont rien à voir avec des ruptures : l'instruction, le commerce, l'artisanat changent, mais pas à pas.

En 1914, le pays est à la fois le même et très différent, une différence que la guerre va accélérer. Après, ce seront les Années folles. Ce sera un autre monde.

Mais que veut dire « autre » ?

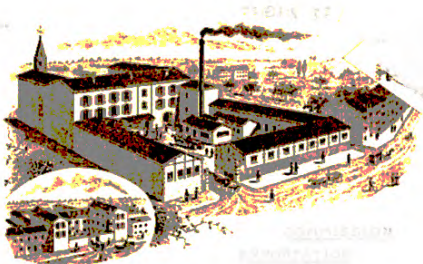
DP



Dans tous ces domaines, quelles préoccupations majeures ?

- La **démographie** : sa décroissance et surtout l'importance de l'exode rural, témoin d'une situation en campagne peu attrayante. Évolution qui frappe le monde rural.
- La **dépendance à la terre** : sous-sol et sol, avec une faible valeur ajoutée, dans une logique de subsistance pour une agriculture vivrière
- La **divergence** entre causse (isolé) et plaine (attirée par Montauban).
- Une **structure sociale** où les élites sont dans un monde de rentiers... où la préférence pour la terre met en évidence l'envie de sûreté, plus que de prendre des risques.
- Une séparation sociale, très visible dans les structures et les pratiques scolaires.
- **Dans beaucoup de domaines, des signes d'évolution, de « progrès » :**
 - Dans l'effort d'**éducation**, d'instruction.
 - Dans la **technique** (énergie, transports...) mais aussi l'agriculture (diversification, mécanisation), l'industrie (productivité)...
 - Dans les **investissements** en matière de transport.
 - Dans l'entrée dans le monde du **tourisme et du patrimoine**.

Mais tout ceci est lent, précautionneux.



K-P-R-I : ou comment analyser un système territorial

Le Pays Midi-Quercy à la Belle Époque

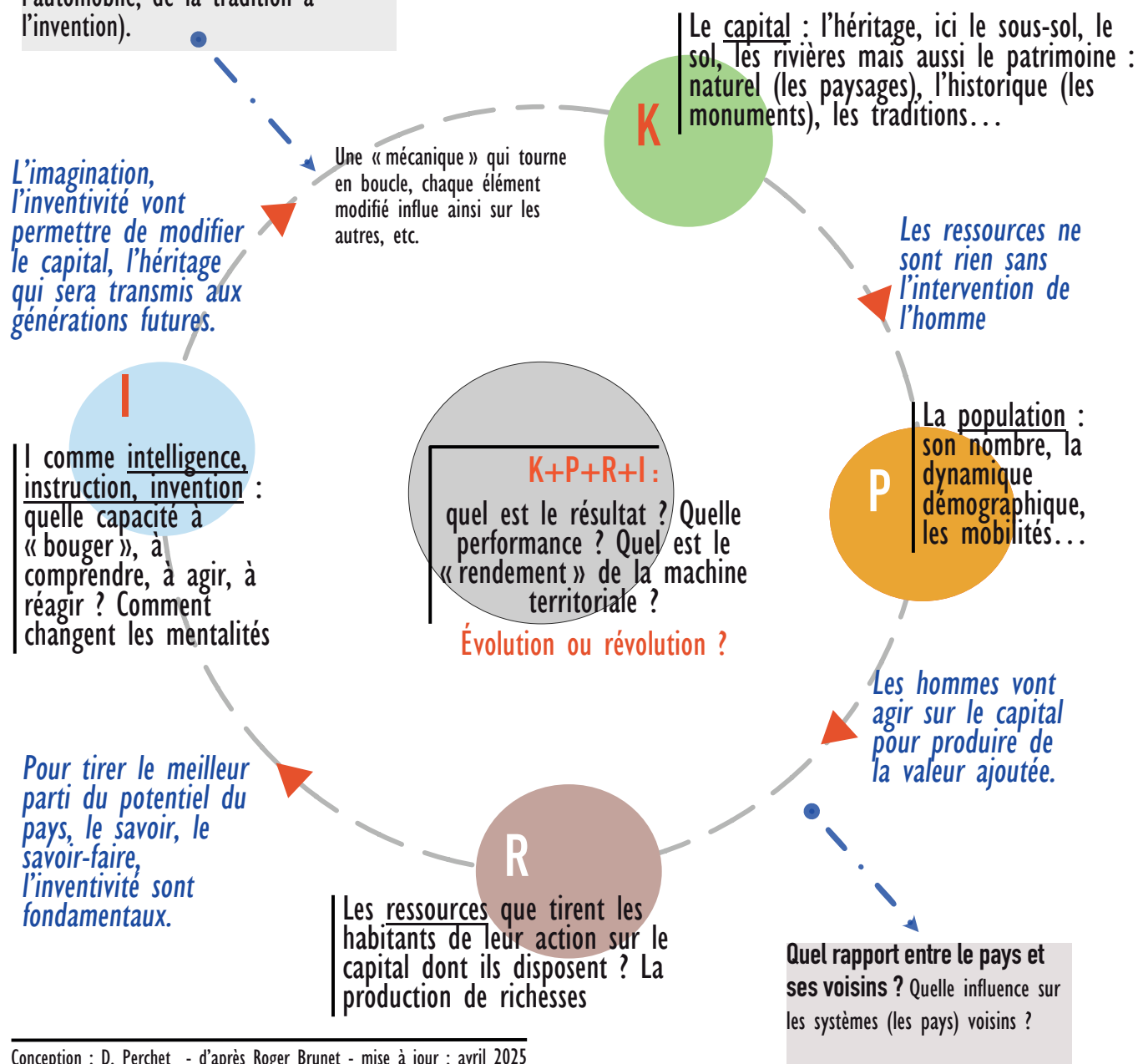
Le contexte :

Une IIIe République stabilisée.

Une révolution industrielle : (vapeur, rail, mobilité) bien avancée.

Une envie de nouveauté (de la vapeur à l'électricité ; du cheval à l'automobile, de la tradition à l'invention).

Le territoire est un écosystème où K le capital, P les hommes, R les ressources et I l'intelligence se conjuguent pour produire une performance, un résultat.



Conception : D. Perchet - d'après Roger Brunet - mise à jour : avril 2025

Bibliographie

Archives départementales du Tarn-et-Garonne

7 Agriculture

7 M 905-910 Enquêtes agricoles : situation des cultures dans le département, résultat des récoltes - 906 (1908-1910)

7 M 1185 Mérite agricole ; nominations, propositions, circulaires 1883-1924

9 M 32-35 Dépôts et délivrance de brevets d'invention ; correspondance (9 M 35 : 1905-1929).

8 Commerce et tourisme

8 M 1338 Exposition Universelle de Paris de 1900 : circulaire du comité d'admission (1897-1900)

8 M 1332 Exposition Universelle de Paris de 1900 ; délégation ouvrière ; liste du comité départemental

10 Travail et main d'œuvre

10 M 5 Réglementation du travail dans l'industrie : réclamation des fabricants de chapeaux de paille de Caussade et Septfonds 1900-1911

10 M 1412 Contraventions pour non-respect des lois sur le travail (repos hebdomadaire, durée, etc.) (1900-1917)

10 M 1411 Travail des enfants, des filles mineures et des femmes dans l'industrie ; rapport sur l'application de la loi, circulaires, inspection (P.V. d'infractions). Tableau détaillé des industries du département - 1874-1902.

Conseil général du Tarn-et-Garonne (comptes-rendus des séances des années 1870-1914). [ark:/12148/cb344389417/date](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb344389417/date)
Les rapports et actes du Conseil général sont aussi accessibles aux Archives départementales, la version sur Gallica offrant toutefois les ressources numériques (recherche par mot, accès en mode texte).

BNF- Gallica <https://gallica.bnf.fr>

Retronews (Gallica), site de la BNF - le site de presse de la BNF (2 000 titres de presse publiés entre 1631 et 1954) <https://www.retronews.fr>

La Mounière (Septfonds) : ouvrages sur la localité et ses activités.

Archives municipales de Saint-Antonin et de Féneyrols

Inventaire du Pays Midi-Quercy <https://paysmidiquercy.fr/les-actions/projets-structurants/inventaire-du-patrimoine-bati/>

Cartes postales : collections privées

Bases de données :

INPI : Institut national de la protection industrielle - Source: <https://archives.inpi.fr/brevets/arko/default/63f395e1547dd-ficheFocus=>

BRGM : inventaire des sites miniers sur InfoTerre <http://ficheinfoterre.brgm.fr/InfoterreFiche/ficheBss.action?id=09066X4005/GT>

Mindat.org (Hudson Institute of Mineralogy) ressources géologiques et sites minéralogiques. <https://mindat.org>

Inventaire national du patrimoine naturel (INPN) <https://inpn.mnhn.fr/site/O/MPY0326u>

Ouvrages

ATHANÉ, Urbain, *Essai sur Montauban et le Tarn-et-Garonne géographique, historique, économique*, Montauban : Éd. G. Forestié, 1908.

DAUX, Camille *Notice Septfonds en Quercy & Tarn-et-Garonne*, Montauban, 1900, Ed. Forestié

DOUMERC, *Industrie, commerce et voies de communication du département du Tarn-et-Garonne*, Montauban, 1902, Édouard Forestié imprimeur.
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k939806s?rk=21459;2>

CAVAILLÉ, Albert, *Cent cinquante ans de vie rurale à Saint-Projet (Tarn-et-Garonne)*, résumé d'un mémoire d'Économie rurale, (prix Sully-Olivier de Serres en 1946).

GÉBELIN, Jacques, *Une grande industrie du Bas-Quercy. Les chapeaux de paille de Septfonds et Caussade*, Bordeaux, Féret et fils, 1895 Présentation de l'édition contemporaine par Jean-Paul Damaggio.

HARMELLE, Claude, ELIAS Claude, *Les Piqués de l'aigle, Saint-Antonin et sa région (1850-1940) Révolution des transports et changement social*, Recherches n° 47/48. décembre 1982

LAFARGUE, Bertrand *Fin d'Amour* (roman), Ed. Paul Ollendorff, Paris, 1890

MANIÉ, Jean, *Récupéré* (roman) Ed. J. Vertuel Saint-Céré, 1968.

ORTIZ, Vincent, *Un chapeau de paille de Septfonds : la chapellerie dans le canton de Caussade au XIXe siècle*, Mémoire de maîtrise, Université de Toulouse-Le Mirail, 2004.

PERCHET, Dominique, RODOLAUSSE, Christian, *Rodolausse : Pierre, Éloi, Georges, 1870-1970, trois générations d'inventeurs : Carrendier, Féneyrols, Saint-Antonin*, Éd. Société des Amis du vieux Saint-Antonin, Saint-Antonin-Noble-Val, 2023.

Documents

Exposition Départementale des Produits de l'industrie du Tarn-et-Garonne ouverte à Montauban, le 4 Mai 1862. Montauban 1862, Ed. Forestié Neveu

Guide Joanne (édition de 1881) (source Gallica)

Répertoire du téléphone : 1914 in *Annuaire de Tarn-et-Garonne pour l'année 1914*. Montauban, 1914, Ed. G. Forestié.

Articles,

ARMENGAUD, André, *À propos des origines du sous-développement industriel dans le Sud-Ouest*. In: *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, tome 2, n° 1, 1989. pp. 501-507.

MINOVEZ, Jean-Michel, *La désindustrialisation en longue durée, 20&21*, revue d'histoire, 2019/4 n° 144, Presses de Sciences Po.

OLIVIER, Jean-Marc, *Chapeaux, casquettes et bérets : quand les industries dispersées du Sud coiffaient le monde*. In: *Annales du Midi : revue archéologique, historique et philologique de la France méridionale*, Tome 117, N°251, 2005.

Dynamiques marchandes : acteurs, réseaux, produits (XIIIe-XIXe siècles) pp. 407-426

SAVSA : articles de la bibliothèque numérique consultée le 14 avril 2025) :

- Mazzocchin, Robert, *Sur les chemins de l'école*, 2014

- Darasse, Paul, *Au Bessarel, un matin d'Août 1910*, 1981

Études

PERCHET, Dominique, *D'eau, de terre, d'air et de feu - Patrimoine industriel en Midi-Quercy*, conférence pour le pays Midi-Quercy - pdf disponible en ligne)

PERCHET, Dominique, *Fiat lux : l'électricité arrive à Saint-Antonin*, 2022 (numérique pdf).

PERCHET, Dominique, *Le Tramway à vapeur Caussade-Caylus*, 2024, (numérique - pdf).

Livres généraux sur le Tarn-et-Garonne

BEDEL, Christian-Pierre, *Histoire et traditions occitanes de Tarn-et-Garonne*, préface de Christian Astruc... Ed. Conseil départemental de Tarn-et-Garonne, 2016

DELATTRE, Daniel, *Le Tarn-et-Garonne, Les 195 communes* (avec la participation d'Emmanuel Delattre, Nathalie Delattre-Arnould, Odette Delattre... [et al.], Ed. Grandvilliers, 2010.

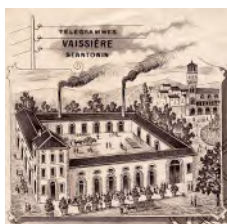
GRANIER, Régis, *La vie d'autrefois en Tarn-et-Garonne*, Ed. Bordeaux : Sud-Ouest, 2000, Collection : La vie d'autrefois, 1870-1914.

Images et visages de Tarn-et-Garonne, vol. 6, *Le Pays d'Aveyron et de Bonnette : cantons de Caylus et Saint-Antonin-Noble-Val*, Compagnie des écrivains du Tarn-et-Garonne, Ed. Capharnaüm, Saint-Antonin-Noble-Val, 2009. ■

Plusieurs documents étudiés, provenant notamment des fonds des Archives départementales, n'ont pas pu être retenus pour cette étude, malgré leur intérêt.

À la date d'édition, signalons la préparation d'un document sur la route touristique de la vallée de l'Aveyron, dossier évoqué ici mais dont le développement a été reporté en attente de données complémentaires.

(Parution : fin du 1^{er} semestre 2025 - s'adresser au Pays d'Art et d'Histoire du Pays Midi-Quercy.



Dominique Perchet - 4, rue Frézal 82140 Saint-Antonin-Noble-Val

dominiqueperchet@gmail.com

Ce travail a été édité à compte d'auteur à 20 exemplaires ; il existe une version numérique pdf qui peut être communiquée à la demande.