n° 47/48 **recherches** 90 F

Les piqués de l'aigle

(Los picats de l'ègla)

SAINT - ANTONIN ET SA RÉGION (1850-1940)

Révolutions des transports et changement social



Claude HARMELLE

En collaboration avec
Gabrielle ELIAS

En coédition avec l'Ass. ORELIE et la Société des Amis du Vieux Saint-Antonin

Les piqués de l'aigle

(los picats de l'ègla)

"Les piqués de l'aigle" est un sobriquet dont usent les habitants des campagnes environnantes pour désigner les Saint-Antoninois (Voir commentaire en quatrième partie).

Cliché de couverture : sur une des premières voitures ayant circulé à Saint-Antonin, deux inventeurs saint-antoninois, Messieurs Mathet (pharmacien) et Plagaven (mécanicien). Cl. Arch. Mun.

Les piqués de l'aigle
(los picats de l'ègla)

SAINT-ANTONIN ET SA RÉGION (1850-1940)

Révolutions des transports et changement social

Claude HARMELLE

En collaboration avec Gabrielle ELIAS

Revue Recherches
20 bis, rue Hipp. Maindron
75014, PARIS

© By *Revue Recherches* Paris, 1982

à Michel Bonnet sans qui cette recherche n'aurait pas été entreprise.

à Georges Julien dont l'aide amicale nous a été tellement précieuse.

à tous les Saint-Antoninois, Pénols et habitants de la région qui nous ont accueillis avec une gentillesse qui a transformé ce travail en un trop court plaisir.

REMERCIEMENTS

Nous remercions tout particulièrement Georges JULIEN, archiviste bénévole de la commune de Saint-Antonin et président de la Société des Amis du Vieux Saint-Antonin, pour l'aide amicale qu'il nous a apportée de façon presque quotidienne.

Nous remercions aussi tous ceux qui ont apporté leurs concours et leurs témoignages à cette recherche et dont, hélas, seuls nos lecteurs régionaux sauront entendre la voix au détour d'une page (1) : Mme Suzanne BAYROU, Mr André BOSC, Melle Yvette BOISSIERES, Melle CAPIN, Mr René CAVAILLÉ, Mme CHANABÉ, Mme CHICHE (Penne), Mme COMBES, Mr COURCIERES (Penne), Mr Gérard COURCIERES (Penne), Mr et Mme COUVLAER (Penne), Mme Jacqueline CUQ, Mr et Mme Paul DARASSE, Mr Bernard DELPECH, Mr Jean DESBANS, Mr DEJEAN, Mr et Mme DONNADIEU (Cazals), Mme DUCLOS, Mr Jean FABRE, Mme Yvonne FAUX, Mr FELIX (Vaour), Mme Alice FRAYSSE, Mr Raymond GRANIER (Laguépie), Mme Madeleine JULIEN, Mr Henri JOLIBOIS, Mr et Mme LESTRADE, Mr René LIOU, Mr Joachim MAFFRE, Mr Maurice MASSAL, Mme MATHIEU (Penne), Mme Rachel MERCADIER, Mr Roger MERCADIER, Mme MERLEAU-PONTY, Mr René MILLE, Mr et Mme PALAPRAT (Penne), Mme PASQUALAGGI, Mr Charles PRUNET, Mme Malou RAUZET, Mr et Mme André RAYNAL, Mr RAYNAL (Cazals), Mr REGI, Mr REMEZY (Espinas), Mr RICHARD (Hautes-Serres), Mr André RIGAUD, Mr Yves TABARLY, Mr Jacques VALIÈRES, Mr et Mme VIDAL, Mr André VIGNOLES, Mr André VILLENEUVE.

Nous remercions Messieurs les Maires de Cazals, Espinas, Penne et Saint-Antonin, Messieurs les Adjoints et Secrétaires de Mairie de Feneyrols, Saint Michel de Vax et Vaour ainsi que le personnel de la mairie de Saint-Antonin pour le concours qu'ils nous ont apporté.

Nous remercions également Raymond GRANIER et Dominique RENOUARD pour les notes qu'ils ont accepté de nous communiquer, Mme BARBE et Mr VIVEYROL, à la gare d'Austerlitz, pour les recherches (vaines, hélas !) qu'ils ont autorisées, le personnel des archives départementales et de la bibliothèque municipale de Montauban.

Nous remercions enfin Mr Albert CAVAILLÉ pour les encouragements qu'il nous a prodigués.

---

(1) Les plus jeunes dont la contribution porte sur la deuxième période (1940-1980) ne sont pas cités ici.

PRÉFACE

C'est un lieu à peine connu du monde, mais qui a beaucoup à dire au monde, et pas seulement aux Français. Claude Harmelle y a exhumé des archives et des mémoires d'une rare richesse, à travers lesquelles on entend distinctement des voix humaines, presque vivantes. J'aime les écrivains qui détruisent les barrières entre le passé et le présent.

Harmelle nous montre une vie insoumise aux lois, aux autorités, aux conformismes qu'on attend des provinces. Les historiens trop souvent simplifient la vie en utilisant l'histoire locale pour illustrer les grands courants du "progrès", du développement inéluctable. Ici, au contraire, on voit la capacité qu'ont les gens pour résister au pouvoir, et à ce qu'on appelle trop facilement la force des choses.

Harmelle nous montre que l'administration a toujours essayé de contrôler la mobilité des gens. Le droit au voyage n'a jamais été inscrit dans les constitutions. Mais on l'a adopté de fait. On n'a pas attendu ni les décrets politiques, ni les constructions économiques, pour voyager. Il ne suffit pas de construire des routes, ou de faire des lignes de chemin de fer, pour inciter le paysan ou le notable à voyager ou à émigrer. La valeur de cette étude est qu'elle met en évidence les disjonctions entre des mondes séparés, entre les pressions et le hasard, entre les faits et l'imaginaire; elle respecte l'intégralité de chaque individu, de chaque événement, sans tout mélanger au nom d'une causalité simplifiante, sans inventer trop de soi-disant besoins universels pour expliquer la conduite de tout le monde

On trouvera ici non seulement des statistiques précises, non seulement le nom et la qualité de chaque propriétaire d'automobile d'avant la guerre de 1914, mais aussi l'histoire des émotions qui ont conduit untel à acquérir sa voiture, comment il l'a payée en lingots d'or, comment il l'a utilisée pour épater les voisins...

...Pour comprendre un peuple, ou un village, il faut l'aimer un peu; on l'aime si on apprend à partager, au moins partiellement, ses émotions. A travers ce livre, les habitants de Saint-Antonin deviennent nos proches.

THÉODORE ZELDIN
St-ANTON'S COLLEGE, OXFORD
LE 25 JUIN 1982.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 17

1. Bref historique de Saint-Antonin 19
2. Origine de cette recherche 24
3. Saint-Antonin et sa région : l'espace de la monographie 25
4. Méthodologie et sources 28

1ère PARTIE : SITUATION AU MILIEU DU XIXème SIÈCLE 33

1. Une démographie déjà déficitaire 35
2. Trois hantises toujours vivaces : faim, misère, épidémies 43
3. Une population indocile 53
4. Un pouvoir d'ordre moral 56
5. Langue maternelle et "parler français" : une civilisation encore essentiellement orale 63
6. La situation routière 67
   . Une ville pont 67
   . L'héritage de l'ancien régime 69
   . Situation routière jusqu'à 1850 76
7. Un objet de suspicion privilégié : la mobilité des personnes . . 81
8. L'espace du voyage et des migrations 89
9. Faiblesse de la circulation monétaire 92
10. Un commerce et une industrie déjà sur leur déclin 97
11. Une agriculture en progrès 109

2ème PARTIE : L'IRRUPTION DU CHEMIN DE FER . . . 119

1. LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE 121
   . Une logique étrangère à l'intérêt local 123
   . Construction de la ligne et capitalisme sauvage 126
   . Difficultés et dissolution du "Grand Central" 129
   . Impact des travaux à Saint-Antonin 130

2. DE L'ÂGE D'OR AU DÉCLIN 143
   Une inauguration sans tambours ni trompettes 144
   Une ouverture très relative de l'espace 145

. Un corps étranger ? 151
. Une ligne vite marginalisée dans le réseau 154
- Un bref âge d'or 154
- Un déclin rapide 155
. Chemin de fer et nouvelles spécialisations de l'espace . . . 162
- Emergence de la spécialisation fourragère 163
- Déséquilibres tarifaires et subordination de l'espace . . 164
- Une révolution industrielle avortée 166
- Spécialisation extractive et déclin local 167
. Les nouvelles ambitions véhiculées par le chemin de fer . . 169
- Une filière d'émigration 170
. La gare espace théâtral 170

3ème PARTIE : DÉMOGRAPHIE ET MOBILITÉ 177

1. Persistance et approfondissement du déclin démographique . . 179
2. Démographie, dépopulation et mobilité 186

4ème PARTIE : HEURES ET MALHEURS DE L'ACTIVITÉ LOCALE 195

1. Ville et campagne : des rythmes de changement différenciés . 197
2. Décadence de la rente du sol 202
3. "Croquants", "Bicanards" et "Piqués de l'aigle" 209
4. Permanences et lenteurs du changement 212
5. Déclin des productions traditionnelles et spécialisations nouvelles 214
6. Explosion et déclin des foires 222
7. Une esquisse de révolution industrielle (1860-1880) 229
8. L'effondrement des métiers non agricoles (1890-1914) 233
9. La stabilisation de l'entre-deux-guerres 240

5ème PARTIE : ESPACE ET MOBILITÉ 243

1. La république des ponts 245
2. Route et clientélisme 247
3. Paysage et moyens de communication 251
. Les routes du Causse 251
. Chemin de fer et émergence d'un discours sur le paysage . 252
. Automobile et conquête du paysage 256

4. Emulation mécanicienne et passion monumentale 258
5. Temps de travail et temps du transport, rythmes du déplacement 264
6. Partir : poids des facteurs culturels 266
. Pesanteur du clientélisme 267
. Ordre moral et lutte des classes 272
. Conflits de générations et modèles de consommation 273
. L'école et les images du monde 275
. Guerre et émigration 277
. Les femmes et l'émigration 278

7. L'expérience des émigrés 279
. Les solidarités régionales dans l'émigration 279
. Les émigrés et le pays 281
. Frime et reproduction de l'émigration 284
. Un agencement qui est aussi passionnel 285

6ème PARTIE : LES DÉBUTS DE L'AUTOMOBILISATION 287

1. L'avant-guerre : précurseurs et frime sociale 289
2. La guerre et l'automobile 295
3. Les progrès de l'automobile entre les deux guerres : données quantitatives 296
4. Susciter la demande 299
5. Rareté de la circulation monétaire et automobilisation 302
6. La concurrence du rail et de la route 304
7. Automobile et vie sociale 308

CONCLUSIONS 311

1. Il n'y a pas de miracle routier 314
2. Révolution des transports ou révolution culturelle 320
3. Comment vivent et meurent les villes 324
4. Jeter des ponts avec le présent 326

INTRODUCTION



Palais du Vicomte Archambaud (XII^{ème} siècle) devenu, au XIV^{ème} siècle, l'Hôtel de Ville de Saint-Antonin.

1 - BREF HISTORIQUE DE SAINT-ANTONIN (1)

Situé aux confins des provinces d'Ancien Régime du Rouergue, du Quercy et du Languedoc, le site de Saint-Antonin a été très anciennement peuplé. Dès le magdalénien, l'abri sous roches de Fontalès, sur la rive opposée de l'Aveyron, était habité par des hommes qui chassaient le renne. A l'époque gallo-romaine, une bourgade semble déjà prospérer au confluent de l'Aveyron et de la Bonnette. Cette situation lui vaut le nom de Condat dont le quartier de la Condamine perpétue aujourd'hui la mémoire. A l'époque carolingienne, une abbaye assez importante est installée sur le site. En 825, Pépin roi d'Aquitaine, y séjourne et fait don aux moines de Saint-Antonin de l'abbaye de Saint-Théodard qui donnera naissance, trois siècles plus tard, à la ville de Montauban. Au IXème siècle, encore, un natif de Saint-Antonin, Pierre Textoris, prieur de la collégiale, devient abbé de Saint-Sernin de Toulouse et professeur à son Université. Promu cardinal, il répand ses libéralités sur Saint-Antonin et y fonde un hôpital. Aux XIème et XIIème siècles, une dynastie assez éphémère de vicomtes de Saint-Antonin, lieutenants du comte de Toulouse, règne sur la ville. Le plus remarquable d'entre eux est le troubadour Raimon Jordan (fin du XIIème, début XIIIème) qui chanta les charmes de la belle Adélaïde de Penne et dont treize très belles pièces en vers ont traversé les siècles.

"Quan le neus chai e gibron li verjan
Dei melhs chantar que quan la flors s'espan,
Qu'en tal amor ai virat mon demor
Que'm tol esmai e • m te gai e prezan
Per sol l'esper qu'ai d'un joi que • m sofer".

Quand la neige tombe et que les branches se couvrent de givre, je dois mieux chanter que lorsque la fleur s'épanouit, car l'amour dans lequel je cherche mon bonheur me prend mon découragement et me rend joyeux et fier par le seul espoir d'une joie qui me soutient. (2)

(1). Ce chapitre emprunte beaucoup à l'histoire de Saint-Antonin de Latouche et au chapitre historique du Guide illustré de Saint-Antonin (voir bibl.)
(2). Nous reproduisons le texte et la traduction de Hilding Kjellmann; ouvr. cité.

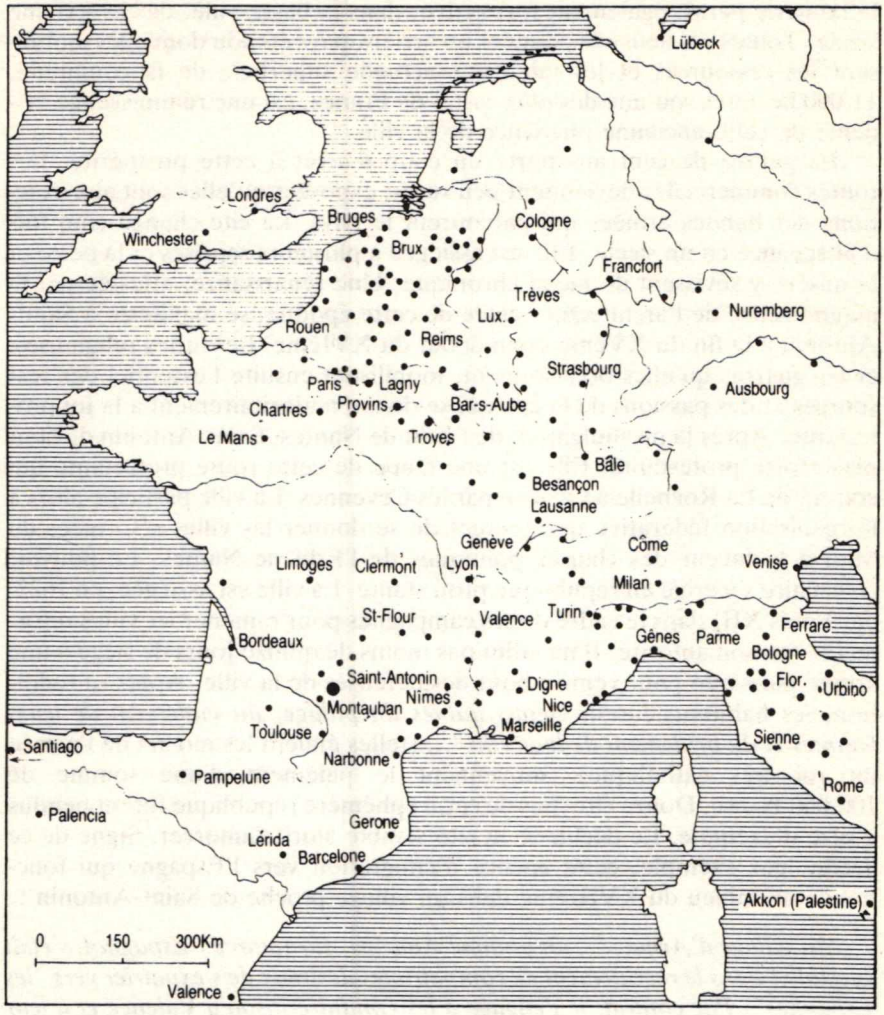
C'est alors l'âge d'or de la civilisation occitane. L'expansion urbaine qui se manifeste dans cette aire s'accompagne d'un mouvement d'émancipation communale. Dès 1140, donc de façon très précoce, les habitants de Saint-Antonin obtiennent de leurs vicomtes une charte de coutumes qui les affranchit du servage et fixe leurs droits. La ville épouse ensuite les doctrines et la foi cathares, ce qui lui vaut d'être assiégée, prise et pillée, en 1212, par Simon de Monfort. Elle passe ensuite sous la souveraineté directe de la monarchie. Saint-Louis a pourtant la sagesse de confirmer, en 1227, les coutumes et les droits de ses habitants et le pouvoir consulaire, qui se met en place alors, n'aura de cesse, jusqu'à la Révolution, de défendre ces prérogatives face aux exactions du pouvoir central.

Deux arrêts du Parlement de Paris mettent en évidence l'étendue des relations commerciales de la cité au XIIIème siècle. L'un condamne la ville de Gênes à indemniser des marchands de Saint-Antonin qui ont été pillés dans la rivière de Gênes tandis que l'autre nous montre un bourgeois de Saint-Antonin commercer avec un Bulgare. On sait aussi que, dès cette époque, les pruneaux du pays, fort réputés, étaient expédiés par voie d'eau jusqu'à Bordeaux et de là en Angleterre et en Hollande. Les marchands allemands s'approvisionnent aussi en safran à Saint-Antonin. L'"économie-monde" de l'Europe occidentale est alors, comme l'a montré Braudel (3), essentiellement bipolaire. Saint-Antonin est dans la mouvance, à cette époque, d'une zone de prospérité qui court de Bordeaux à l'Italie du Nord (jusqu'à la Vénétie) et à l'intérieur de laquelle les échanges sont importants. L'autre pôle de cette "économie-monde" s'organise autour des Pays-Bas. Les foires de Champagne sont alors, pour un intermède assez court, le centre de cette "économie-monde", le lieu des échanges les plus fructueux entre ces deux zones de prospérité. Une carte citée par Braudel montre que les marchands de Saint-Antonin participent à ces foires. (Voir carte ci-contre).

L'état général des routes et des chemins de cette époque fait qu'ils n'ont d'autres ressources, pour s'y rendre, que de constituer des caravanes muletières. C'est d'ailleurs le lot commun de la plupart de leurs confrères. On imagine aisément l'importance des transactions, et des profits escomptés, pour risquer de tels voyages.

De toutes les corporations, c'est sans doute celle des drapiers qui tient alors le haut du pavé dans la cité. Ses règlements des XIIIème et XIVème attestent du dynamisme et du haut degré d'organisation de ces marchands drapiers. Ils fixent ce qu'on appellerait aujourd'hui des "normes" de fabrication et de qualité, ils circonscrivent les limites et les signes de reconnais-

(3). F. Braudel; tome 3 : "Le temps du monde". ouvr. cité



LES VILLES EN RAPPORT AVEC LES FOIRES DE CHAMPAGNE (XIIème et XIIIème) (4)

sance d'un label d'origine destiné à distinguer et à protéger la draperie saint-antoninoise de ses concurrentes. La foulonnerie ou teinturerie prospère également, à cette époque, dans la mouvance de cette industrie drapière et

(4) Extrait de F. Braudel; ouvr. cité.

la tannerie paraît également fort active, dans la basse ville, dès le XIIème siècle. Toutes ces activités animent un arrière-pays étendu dont elles mobilisent les ressources et les talents. L'actuelle superficie de la commune, 11.000 hectares soit une des plus vastes de France, est une réminiscence évidente de cette ancienne puissance de la ville.

La guerre de cent ans porte un coup d'arrêt à cette prospérité. Les routes commerciales deviennent peu sûres, exposées qu'elles sont aux exactions des bandes armées qui parcourent le pays. La cité change cinq fois d'allégeance en un siècle. Elle est assiégée à plusieurs reprises et la peste et la misère y sévissent de façon chronique. Une renaissance, attestée par la magnificence de l'architecture civile de cette époque, se manifeste à Saint-Antonin à la fin du XVème et au début du XVIème. Les luttes religieuses, et les guerres qu'elles occasionnent, mobilisent ensuite l'essentiel des ressources et des passions de la cité qui se donne majoritairement à la foi protestante. Après la promulgation de l'Edit de Nantes, Saint-Antonin devient place forte protestante. Elle est une étape de cette route protestante qui courait de La Rochelle à Genève par les Cévennes. La ville participe alors à l'organisation fédérative que tentent de se donner les villes réformées du Midi à la faveur des clauses politiques de l'Edit de Nantes. Le pouvoir consulaire s'y érige en république protestante. La ville est assiégée, en 1622, par Louis XIII dans le cadre de ses campagnes pour ramener les villes réformées sous son autorité. Il ne fallut pas moins de quinze jours de siège à une armée puissante pour venir à bout des défenses de la ville. Après sa reddition, les habitants furent *"tenus quittes du pillage, du violement de leurs femmes et du brûlement de leur ville"*... (telles étaient les mœurs de l'armée du roi très catholique), moyennant le paiement d'une somme de 100.000 francs. Douze citoyens de cette éphémère république furent pendus à titre d'exemple. Le déclin de la cité semble alors s'amorcer. Signe de ce déclin, par exemple, cette agence d'émigration vers l'Espagne qui fonctionne au milieu du XVIIIème dans un village proche de Saint-Antonin :

Au village d'Arnac,..., un nommé Andrieu, surnommé l'Espagnol, s'était spécialisé dans le recrutement de compatriotes désireux de s'expatrier vers "les Espanhes". Par contrat, il s'engage à les conduire jusqu'à Valence et à leur trouver du travail; le prix est à forfait et varie de 10 à 45 livres, avec crédit pour le tiers ou la moitié de la somme en général. Dans ce prix, le "vivre" est assuré par Andrieu durant le voyage et jusqu'au moment où l'émigrant est casé.

En vingt et un ans il organise au moins dix voyages pour une soixantaine d'émigrants. Ce sont généralement des cadets, quelques rares fois des chefs de famille; ils vont tenter leur chance avec des séjours plus ou moins longs, par-

fois renouvelés. Quelques-uns y meurent; d'autres en ramènent une épouse ou s'y établissent à demeure.

A la veille du départ, ils mettaient de l'ordre dans leurs affaires, faisant leur testament, confiant leurs biens ou avoirs à un ami ou à un proche parent, réglant dettes ou créances. ...". (5)

Ce déclin sera encore amplifié par la révocation de l'Edit de Nantes et par les dragonnades qui sévissent dans la cité à la fin du XVIIème. Les conversions forcées et les persécutions dont la communauté protestante est l'objet déterminent alors à l'exil la part peut-être la plus dynamique de la bourgeoisie locale. Ils émigrent à Genève, à Amsterdam, en Allemagne, etc... Dans son histoire de Saint-Antonin, Latouche cite un récit émouvant de l'émigration vers Genève d'un jeune homme de Saint-Antonin, aîné d'une famille de riches marchands drapiers de la ville. Ici, comme dans les Cévennes, la deuxième génération semble avoir affronté avec plus de révolte que ses pères et mères la situation d'oppression faite à la communauté protestante. Ce récit met aussi en évidence comment cette civilisation de la marche à pied et des rythmes muletiers était travaillée de passions nomades. Les occasions du commerce, aussi bien que les curiosités de la culture et de la foi, concouraient à ouvrir l'espace à une multitude de circulations qui réduisent à presque rien la prétention du XIXème siècle à avoir inventé la mobilité.

Ce déclin relatif n'empêche pas, au XVIIIème siècle, les consuls de la cité d'"ester en justice" contre l'arbitraire de la monarchie qui prétend dépouiller la communauté de ses droits ancestraux. La bourgeoisie de la ville demeure d'humeur frondeuse. Elle fonde, dix ans avant la Révolution, une société politique et littéraire où on lit l'encyclopédie de Diderot et de d'Alembert et où se devinent les prémices intellectuelles et morales de la révolution. A la veille de celle-ci, la commune compte sans doute plus de 5.500 habitants et elle est encore, après Montauban, Villefranche et Rodez, une des principales cités de la province de Haute-Guyenne (Rouergue et Bas Quercy). Pendant quelques mois, elle va bientôt troquer son surnom de NOBLE VAL pour celui de LIBREVAL. Là où la monarchie avait en partie échoué, la Révolution va jeter les bases idéologiques de l'intégration définitive de Saint-Antonin à l'espace national. Autant il est probable que le sentiment d'appartenance à une entité française n'avait presque pas de sens pour l'immense majorité des Saint-Antoninois à la fin du XVIIIème siècle, autant il est à peu près certain que l'accouchement de ce "sentir français" est

(5). Voir R. Granier : "Une agence d'émigration..."; ouvr. cité.

presque achevé au terme du XIXème siècle. La transformation de l'espace et de la société saint-antoninoise depuis cette période est l'objet même de ce livre.

2 - ORIGINE DE CETTE RECHERCHE

Cette recherche, qui a été subventionnée par la D.G.R.S.T et la Mission de la Recherche du Ministère des Transports, visait à élucider, dans sa définition originelle, sur un espace restreint à dominante rurale, l'impact des équipements successifs de transport (depuis 1850) - et plus particulièrement celui de l'automobile individuelle - sur les remaniements des rythmes et de l'espace de la mobilité des personnes en même temps que sur l'ensemble des composantes de la vie sociale. Projet essentiellement monographique donc, mais dans un domaine qui a été remarquablement peu couvert par les monographies existantes et qui demeure une des zones d'ombre de ce qui a fait notre histoire récente.

Le choix du terrain où réaliser l'enquête avait été défini en fonction d'un double critère. D'une part nous souhaitions comparer l'impact du chemin de fer et le processus d'automobilisation et de ce fait notre préférence allait à un pays très tôt desservi par la voie ferrée, et où la concurrence de l'automobile ait provoqué la fermeture de la desserte ferrée. D'autre part, pour des raisons méthodologiques, par goût, et compte tenu de la faiblesse des moyens et du temps qui nous étaient impartis, nous souhaitions un rapport de connivence avec l'espace retenu. A l'origine de ce projet, l'enquête devait se dérouler dans un canton de Haute-Marne qui a été le théâtre des jeux d'enfance et de l'apprentissage de la vie sociale de l'auteur. Des motifs extérieurs au domaine scientifique ont fait que ce choix s'est, par la suite, révélé impraticable. Nous devons remercier Michel Bonnet qui, à la Mission de la Recherche, a été notre tuteur scientifique, d'avoir accepté la définition d'un nouveau terrain.

La région de Saint-Antonin dans le Tarn-et-Garonne a donc ensuite été choisie en raison des connivences plus récentes que nous y entretenions et aussi parce que sa situation objective correspondait aux critères que nous avions définis dans le projet. L'appartenance de Saint-Antonin à l'aire de la langue occitane, qui marque aujourd'hui encore profondément les façons de dire et de rire de beaucoup de Saint-Antoninois, nous a fait un moment hésiter davant ce choix. L'occitan, on l'aura deviné, n'est pas notre langue maternelle. Le gai savoir et l'amitié qui nous ont été si généreusement prodigués par les habitants de la région ont finalement compensé en partie ce handicap et ont eu raison de nos hésitations.

Par rapport à sa définition première, cette recherche a également été l'objet d'une certaine dérive historique. Cette dérive tient à la fois au fait que le chemin de fer a été construit ici très tôt (il est ouvert en 1858 à Saint-Antonin) et qu'il était, par ailleurs, impossible d'ignorer les déterminants et les conséquences locales des grands choix routiers régionaux datant de la fin de l'Ancien Régime. Cette dernière circonstance nous a imposé une démarche récurrente qui va largement en deçà de 1850.

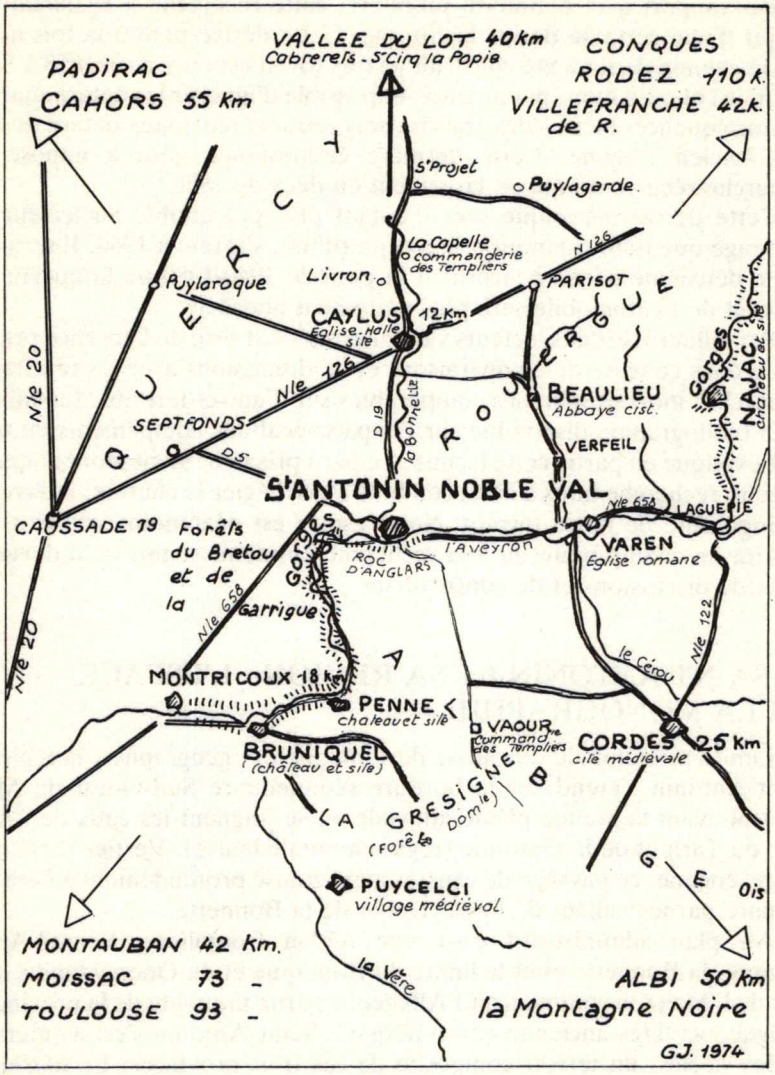
Cette dérive historique sera d'autant plus perceptible au lecteur que l'ouvrage que nous donnons à lire aujourd'hui, s'arrête à 1940. Il sera suivi d'une deuxième partie concernant la période 1940-1980 où la question de l'impact de l'automobile sera plus nettement abordée.

Par ailleurs certains lecteurs s'étonneront peut-être de l'absence presque totale dans ce texte de comparaisons et de discussions avec les résultats de recherches monographiques comparables sur d'autres terrains. La faiblesse de la bibliographie disponible sur l'impact local des équipements de transport explique en partie cette lacune. Le parti pris nettement monographique de cette recherche nous a aussi conduits à privilégier le charme, la saveur et la singularité de notre terrain. Notre espoir est néanmoins que ce travail ouvrira un champ nouveau à la recherche en même temps qu'il deviendra objet de discussions et de controverses.

3 - SAINT-ANTONIN ET SA RÉGION : L'ESPACE DE LA MONOGRAPHIE.

Limite méridionale du causse de Limogne des géographes, la région de Saint-Antonin s'étend sur la bordure sédimentaire Sud-Ouest du Massif Central avant la grande plaine alluviale où se joignent les eaux de l'Aveyron, du Tarn et de la Garonne (région montalbanaise). Vestige de la pénéplaine éogène, ce paysage de causses a été creusé profondément à l'ère quaternaire par les vallées de l'Aveyron et de la Bonnette.

Au plan administratif c'est une région frontalière. Sous l'Ancien Régime, la Bonnette était la limite du Rouergue et du Quercy tandis qu'au Sud de l'Aveyron commençait l'Albigeois, partie prenante de la province du Languedoc. Très ancienne cité rouergate, Saint-Antonin s'est assujetti, au fil des siècles, un terroir composite de ces trois provinces. Le découpage départemental de la Révolution intègre d'abord le canton de Saint-Antonin au département de l'Aveyron. La création du Tarn et Garonne, en 1808, par démembrement des départements voisins, coupa Saint-Antonin de ses attaches rouergates. Son canton fait aujourd'hui partie du Tarn et Garonne et il est limitrophe du Tarn et de l'Aveyron.



(6). Carte extraite du "Guide illustré de Saint-Antonin"

Les limites, très vastes, de la commune et du canton ne définissent pas à proprement parler un "pays" au sens où l'entendent habituellement les his-

toriens et les sociologues du monde rural (7). Une partie du territoire communal, notamment au Nord, Nord-Ouest, est dans la zone d'attraction de petites cités voisines (elles-mêmes chefs-lieux de cantons) : Caylus et Septfonds-Caussade. L'unité de lieu du canton est, davantage encore, artificielle. Au Nord, les communes de Castanet, Ginals et Parisot sont nettement orientées vers le département de l'Aveyron et Villefranche de Rouergue. A l'Est, Laguépie est à la charnière des zones d'influence de Villefranche et de Carmaux-Albi. En outre, au milieu du XIXème siècle, en dehors de Saint-Antonin, le canton comptait au moins trois autres agglomérations (Parisot, Verfeil, Laguépie) qui étaient au centre de petites régions relativement autarciques. En revanche Saint-Antonin, à cette époque (et aujourd'hui encore), englobait dans sa zone d'attraction tout ou partie de populations et de territoires appartenant à des communes extérieures à son canton : Espinas et Cazals dans les cantons voisins du Tarn et Garonne, Penne (8), Vaour, Saint-Michel-de-Vax, Montrozier, dans le département du Tarn, participaient, à des degrés divers, de la mouvance saint-antoninoise.

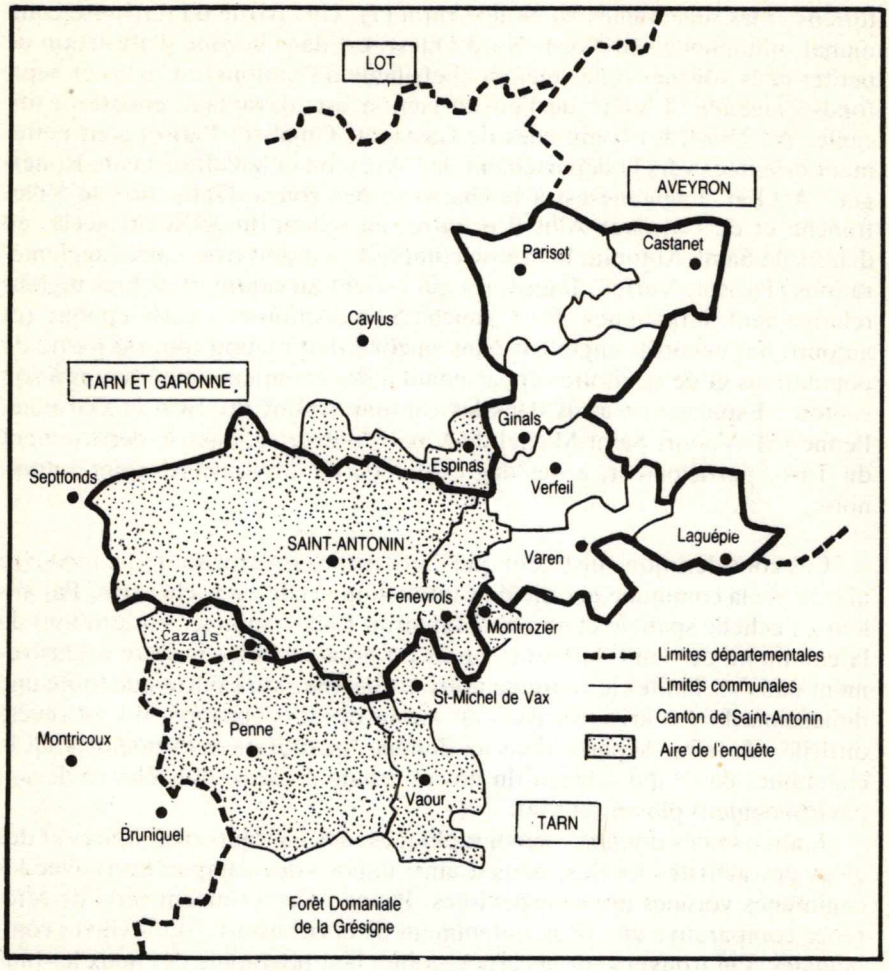
Ces considérations justifient que l'aire de nos investigations ne recouvre ni celle de la commune ni celle du canton dont la cité est le chef-lieu. Par ailleurs, l'échelle spatiale et humaine (environ 1.800 habitants aujourd'hui) de la commune de Saint-Antonin, aurait pu nous inciter à inscrire exclusivement dans ses limites le cadre de notre recherche. Mais outre que toute une dimension de son arrière-pays nous aurait dès lors échappé, il s'est révélé difficile de faire la part, dans les données quantitatives disponibles sur la commune, de ce qui relevait du noyau urbain et de ce qui relevait de son environnement plus ruralisant.

L'analyse des données démographiques, des courants migratoires et des aléas des activités locales, nous a ainsi imposé des comparaisons avec les communes voisines moins urbanisées. Penne nous a souvent servi de référence comparative en raison notamment de la richesse de ses archives communales. On trouvera sur la carte ci-jointe la topographie des lieux les plus souvent cités dans cet ouvrage.

---

(7). Des tendances centrifuges se sont d'ailleurs manifestées à plusieurs reprises dans certains hameaux de Saint-Antonin, notamment à Servanac.

(8). Du fait notamment, jusqu'à la fin du XIXème siècle, de la précarité de ses communications avec Gaillac et Albi à travers la forêt de la Grésigne.



4 - MÉTHODOLOGIE ET SOURCES

La méthodologie de cette recherche la situe dans le champ de l'histoire et de la sociologie. En marge des recherches sur archives, l'enquête sociologique a pris une forme essentiellement participative. Pendant près de deux années et demie nous avons vécu pour l'essentiel à Saint-Antonin, parta-

geant les joies, les colères, les angoisses, les plages de silence et les moments d'exubérance de la vie collective. Des trésors d'amitié qui nous ont été donnés là par surcroît nous préférons faire silence car ils s'accommodent mieux des gestes maladroits de la pudeur que d'un exhibitionnisme péremptoire.

Pour la période ici considérée, une soixantaine d'entretiens approfondis au magnétophone ont été réalisés, cette phase de l'enquête privilégiant la partie de la population saint-antoninoise la plus ancienne (personnes nées à Saint-Antonin et dans les communes voisines ou y résidant depuis longtemps).

La forme largement participative de l'enquête nous a conduits à accorder une attention particulière aux retombées culturelles de notre travail. Attentifs à la mémoire collective, nous nous sommes efforcés d'en restituer le contenu à la collectivité qui nous accueillait. Une partie des textes ici reproduits ont d'abord été publiés dans le bulletin de la Société des Amis du Vieux Saint-Antonin (plus de 400 abonnés à Saint-Antonin et dans la diaspora saint-antoninoise).

Quant aux entretiens, nous avons garanti à chacun un anonymat qui est ici respecté. Les citations de ces entretiens sont toutefois parfois accompagnées, quand la nécessité s'en faisait sentir, d'une mention de la position sociale (souvent le métier) ou de la localisation dans l'espace de celui qui parle. Ceux et celles qui sont cités le sont à titre de témoins. Ils sont sujets et non objets de la science. Nous nous sommes interdit, autant que faire se peut, tout jugement de valeur (hors celui de vraisemblance) sur le contenu de leurs discours.

Il s'agit là d'un choix éthique essentiel à la consistance de notre travail qui doit se lire dans le champ des sciences sociales et comme défi des sciences "humaines" tant il est vrai qu'"*il n'y a pas de science de l'homme, ce qu'il nous faut entendre au même ton qu'il n'y a pas de petites économies. Il n'y a pas de science de l'homme, parce que l'homme de la science n'existe pas, mais seulement son sujet.*

On sait ma répugnance de toujours pour l'appellation de sciences humaines, qui me semble être l'appel même de la servitude.

C'est aussi bien que le terme est faux, la psychologie mise à part qui a découvert les moyens de se survivre dans les offices qu'elle offre à la technocratie; voire, comme conclut d'un humour vraiment swiftien un article sensationnel de Canguilhem : dans une glissade de toboggan du Panthéon à la Préfecture de Police. Aussi bien est-ce au niveau de la sélection du créateur dans la science, du recrutement de la recherche et de son entretien, que la psychologie rencontrera son échec." (9).

(9). J. Lacan : "Ecrits", dans le chapitre "Science et Vérité"

Les seuls discours dont l'analyse fasse exception à cette règle éthique sont les discours de pouvoir car dans la mesure même où ils prétendent peser sur les destins individuels et collectifs, ils sont naturellement objets de controverses et redevables d'une analyse critique. Par discours de pouvoir on n'entendra pas seulement le discours de ceux qui détiennent des pouvoirs mais encore le discours muet des équipements de pouvoir (les équipements de transport en sont un, parmi d'autres) dont Braudel a souligné quelque part à quel point ils fonctionnaient comme un langage.

SOURCES HISTORIQUES

Sources locales

Le fonds d'archives des petites et moyennes communes se réduit le plus souvent à l'Etat Civil et au registre des délibérations du Conseil Municipal. A Saint-Antonin, par exception et grâce au travail remarquable de Georges Julien, le fonds sur le XIXème siècle - si souvent méprisé par les archivistes - a été sauvé de la perdition et a fait l'objet d'un classement systématique qui en facilite grandement l'accès. Nous avons largement puisé dans ce fonds. Les registres de délibérations et la correspondance des maires se sont révélés des sources particulièrement riches. Les listes nominatives des recensements qui ont également été conservées à Saint-Antonin (de la Révolution à 1936), sont également une source majeure pour la démographie et l'analyse de l'évolution des corps de métiers. Une bonne part des tableaux statistiques récapitulatifs de ces recensements ayant été égarée (10), nous avons réalisé un traitement informatique, avec des moyens légers, de trois de ces listes nominatives (1891, 1911 et 1936).

A Penne nous avons également pu dépouiller les listes nominatives conservées à la mairie et inventorier de façon exhaustive le registre des délibérations.

Dans les autres communes (Cazals, Saint-Michel-de-Vax, Espinas, Feneyrols, Vaour) nous nous sommes contentés de dépouiller l'Etat Civil pour étendre le champ de notre enquête démographique.

---

(10). Par ailleurs ces tableaux sont entachés de beaucoup d'incertitudes tant la tâche de mettre en forme statistique des listes de 5 000 personnes (avec cinq paramètres différents) était une tâche quasi insurmontable pour les secrétaires de mairie.

Sources départementales

L'absence d'inventaire général du fonds du XIXème siècle, aux archives du Tarn-et-Garonne, nous a sans doute privé de sources importantes. La lecture et le dépouillement du «Courrier de Tarn-et-Garonne» (notamment pour la période de l'ouverture de la voie ferrée), nous a cependant été d'un grand secours.

Sur le chemin de fer

La faiblesse des archives locales sur ce domaine, dont l'administration échappait pour l'essentiel aux collectivités territoriales, nous a contraints à une recherche de sources complémentaires.

Nous avons fait de très nombreuses recherches dans le fonds déposé en 1952 et 1953 par la S.N.C.F. aux Archives Nationales (cote : 60 A Q) concernant les archives de la Compagnie d'Orléans et du Grand Central. Hélas, l'appareil statistique très détaillé publié chaque année par la Compagnie d'Orléans n'a pas été versé à ce fonds et semble avoir été détruit, il y a quelques années, à la gare d'Austerlitz. Nous remercions néanmoins Mme Barbe et Mr. Viveyrol qui, à cette gare, nous ont aidés à tenter d'en retrouver la trace. A défaut de l'ensemble de ces statistiques, qui étaient une source importante dans la perspective où nous nous placions, nous avons pu retrouver Mr. Dominique Renouard qui leur a consacré sa thèse il y a une vingtaine d'années et qui a accepté de nous communiquer les notes partielles (non publiées dans sa thèse) qu'il en avait prises. Ces notes nous ont permis de retracer, en partie, l'histoire de l'exploitation de la ligne de Saint-Antonin et de son environnement dans le réseau (voir cartes au chapitre sur le chemin de fer).

Nous avons également une dette particulière à l'égard de Monsieur Raymond Granier de Laguépie qui nous a communiqué ses notes sur la période de la construction de la voie ferrée.

Sur la route

Outre les sources locales, l'article d'Henri Enjalbert, cité en bibliographie, est une source régionale importante sur ce sujet ainsi que les plans de la route royale Montauban-Millau, conservés aux Archives Nationales dans la série F 14. Nous avons également puisé dans ce fonds pour y consulter, notamment, les rapports des Ponts et Chaussées concernant la constitution du réseau routier autour de Saint-Antonin.

Sur l'émigration

Le récit autobiographique publié par Jean Manié, il y a quelques années, sous le titre "Le récupéré" est une source précieuse sur les conditions de vie du prolétariat saint-antoninois au tournant des XIXème et XXème siècles. Situé dans la période où l'émigration est la plus forte à Saint-Antonin, il en éclaire aussi de façon très détaillée le contexte et les modalités.

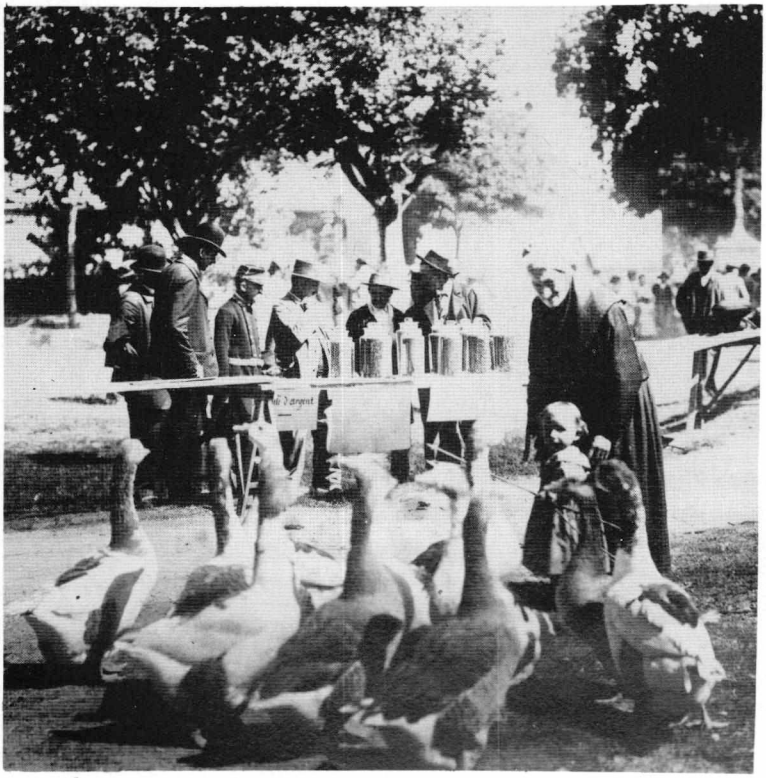
Sources privées

Nous remercions les personnes qui nous ont permis d'avoir accès à la correspondance de Georges Valade (autre émigré de la génération de Manié) dont quelques lettres sont ici citées, aux notes de voyages d'un Saint-Antoninois vers 1850 et aux sermons d'un curé de Saint-Antonin à la fin du XIXème siècle.





2



3

1. Paysan du hameau de Quergoalle (avri
1899 - Photo Galup).
2. Laboureur entre Saint-Antonin et Alb
(avril 1897 - Photo Galup).
3. Comice agricole de Saint-Antonin
(sept. 1899 - Photo Galup).
4. Le Pressée (Oct. 1898 - Photo Galup).
5. Pressage du foin avec machine à vapeu
(vers 1914 - Photo Régi).



4



5



6

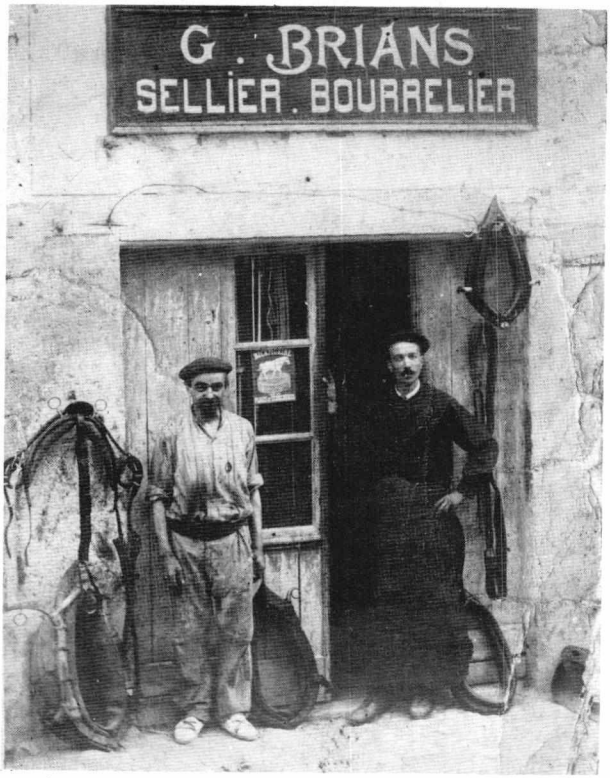


7

6. Deux fileuses à Saint-Antonin (sept. 1895 - Photo Galup).
7. Charpentiers, père et fils, à Saint-Antonin (août 98 - Photo Galup).
8. Ouvriers tanneurs au Bessarel à Saint Antonin (vers 1900 - Photo Arch. Mun.).



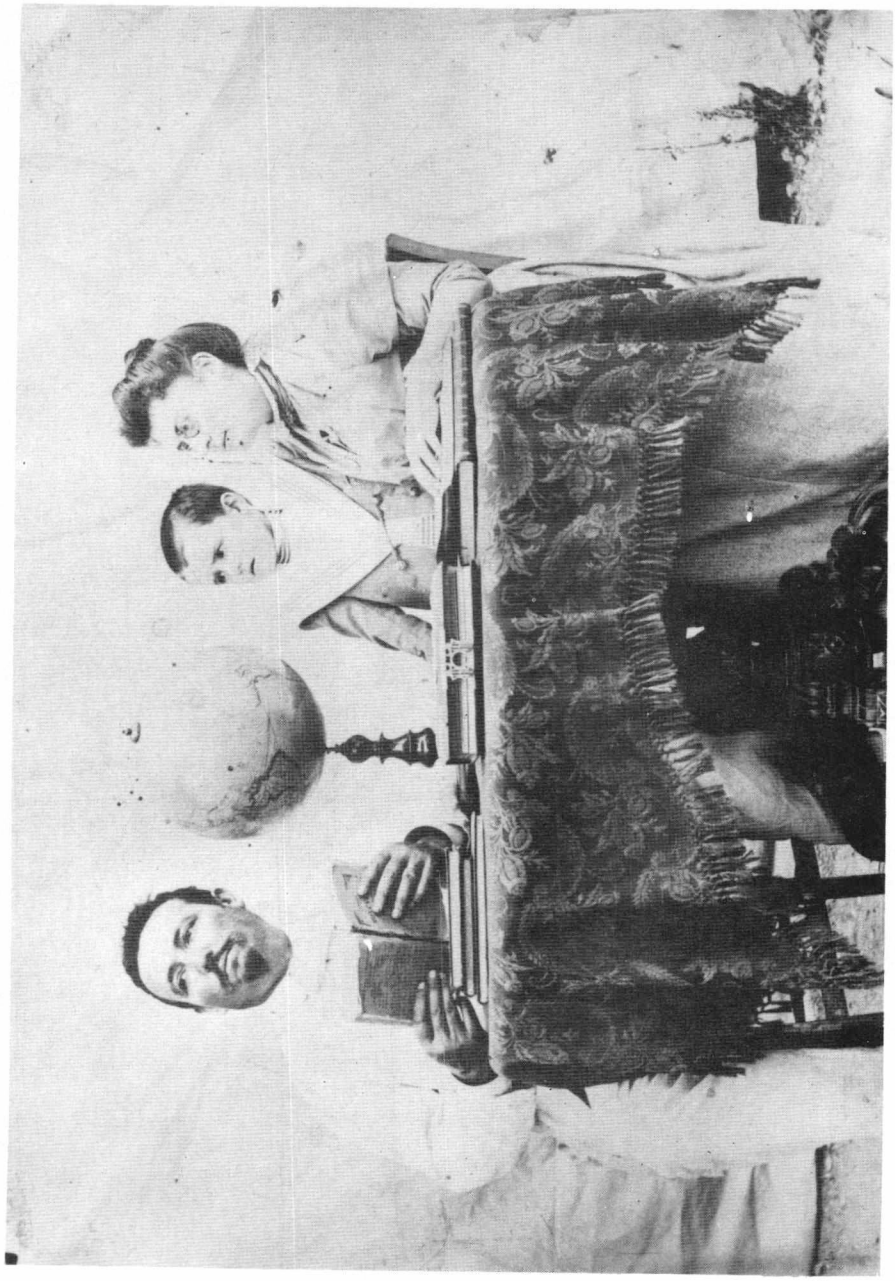
9



10

9. Usine du Martinet (tannerie), retour de l'équipe de jour (sept. 1896 - Photo Galup).
10. Artisan bourrelier, Saint-Antonin (Vers 1900 - Photo Arch. Mun.).
11. Un inventeur saint-antoninois : Ch. Plagaven. C'est aussi lui qui conduit l'automobile représentée en couverture (vers 1900 - Photo Arch. Mun.).



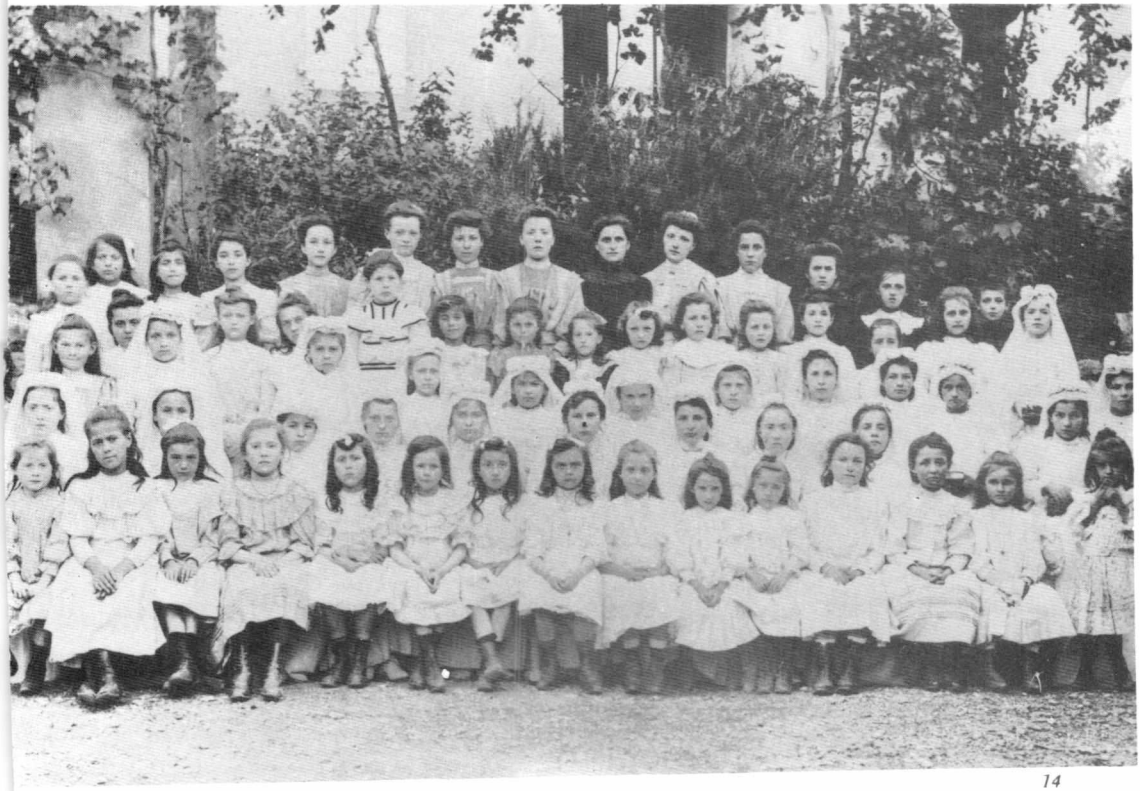


12

12. Une famille d'instituteurs à la fin du XIX^ième^. Au centre Mr Pierre Bayrou qui sera plus tard professeur et écrivain (Photo Mme S. Bayrou).
13. L'école des pauvres ici celle de Saint-Projet (T.et G.) vers 1895 (photo Mme S. Bayrou).
14. L'école des plus riches. Ici école privée de filles à Saint-Antonin vers 1910-1920 (Photo Mme Raynal).



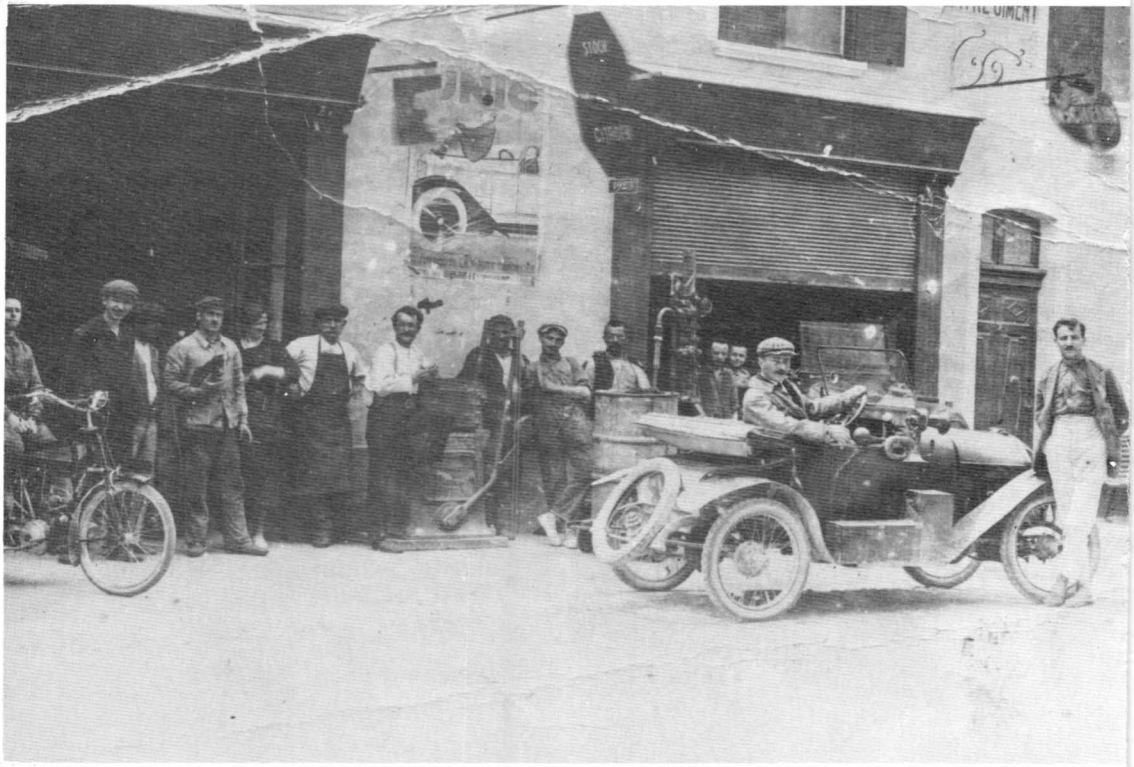
13



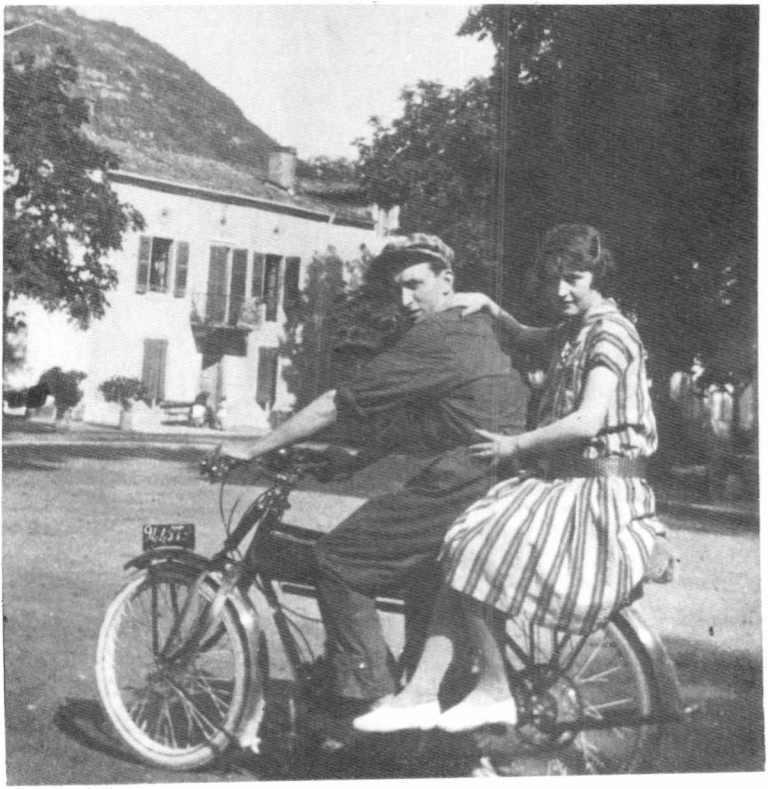
14



15. Equipage de chiens ; sans doute un rémouleur (Juin 1895 - Photo Galup).



24



25

24. Un nouveau lieu de la vie sociale masculine : le garage. Ici c'est à Nègrepelisse (vers 1920) mais ça n'est pas très différent à Saint-Antonin (Photo Lestrade).
25. Dans les années 30 la motorisation à Saint-Antonin c'est avant tout la motocyclette (Photo Lestrade).



23

21. Un oncle toulousain en visite à Saint-Antonin vers 1900. A gauche Pierre Bayrou enfant (Photo Mme S. Bayrou).
22. Motocyclette et libération des mœurs (vers 1920 - Photo A. Fraysse).
23. Le vélo, cadeau du certificat d'études, pour ceux qui ont un peu d'aisance à cette époque. (Pierre Bayrou enfant vers 1905).



21



22.



19



20

17. Gare de Saint-Antonin, début du siècle (carte postale)
18. La gare, lieu ludique (Photo Galup).
19. En gare de Caylus, le tramway départemental qui concurrencera durant une quinzaine d'années la ligne de Saint-Antonin (Photo Orelie).
20. Un train en gare de Saint-Antonin en 1940 (Photo A. Fraysse).



17



18



*16. **Musiciennes et danseuses italiennes à Saint-Antonin** (oct. 1898 - Photo Galup).*

PREMIÈRE PARTIE

SITUATION
AU MILIEU DU XIX^{ème} SIÈCLE

1 - UNE DÉMOGRAPHIE DÉJÀ DÉFICITAIRE

Pour toutes les communes rurales qui environnent Saint-Antonin, les années 1850 sont à la charnière (avec très peu d'écarts) de l'inversion du mouvement de longue durée d'excédent des naissances sur les décès. A une démographie assez massivement excédentaire qui, sans doute depuis le début du XVIIIème siècle, avait partout concouru à l'accroissement de la population, va succéder un déficit, qui, à peu d'exceptions près sur l'aire que nous considérons, ira sans cesse croissant.

SOLDE MOYEN DES NAISSANCES ET DES DÉCÈS
(+) : solde positif (−) : solde négatif (=) : équilibre

	1813-23	1831-40	1841-50	1851-60	1861-70
CAZALS	?	+	+	−	−
PENNE	?	+	+	=	−
VAOUR	+	=	+	−	−
ST MICHEL DE VAX	?	+	+	=	−
FENEYROLS	?	+	+	−	−
ESPINAS	?	+	+	−	−
SAINT-ANTONIN	=	−	−	−	−

La situation démographique de Saint-Antonin, en ce milieu de siècle, se distingue assez radicalement de cet environnement peu différencié. L'excédent des décès sur les naissances y est déjà assez important (déficit de 84 personnes entre 1841 et 1851 soit un mouvement "naturel" de la population de − 1,5%). Ce déficit semble s'être creusé de façon à peu près continue depuis la dernière période connue (1813-1823) où il y ait eu, en moyenne, quasi équilibre entre le flux des naissances et celui des décès (1).

(1) Albert Cavaillé, ouvrage cité, p.22.

Années de référence	TAUX DE NATALITÉ (Moyenne annuelle pour mille habitants)				TAUX DE MORTALITÉ			
	Moyenne nationale	Saint-Antonin	Saint-Michel de Vax	Penne	Moyenne Nation.	Saint-Antonin	Saint-Michel de Vax	Penne
1831-40	29	24	27,8	30,2	24,8	25,7	25,2	24,20
1841-50	27,4	22,6	28,2	24,6	23,3	24,2	23,3	21,9
1851-60	26,3	24,3	21,3	24,3	23,9	28,1	21,1	24,5

C'est donc avec une trentaine d'années d'avance sur son environnement plus exclusivement rural que Saint-Antonin semble être entré dans le cycle d'une démographie languissante. Est-ce à dire que le facteur urbain joue ici un rôle dans le fléchissement de la natalité ? Se peut-il que la modernité, les idées de la Révolution peut-être, aient marqué les esprits ici plus que dans les villages voisins ? Une volonté délibérée de contrôle des naissances se manifeste-t-elle, ici, de façon précoce et par l'effet de quels "funestes secrets" ? C'est difficile à établir. On trouve trace pourtant dans les archives de la commune d'une femme qui, entre 1841 et 1851, purge 10 ans de prison pour "crime d'avortement", même chose à Penne en 1853. La cigüe, d'après quelques récits qui nous ont été faits, semble avoir eu une réputation de plante abortive; les abandons d'enfants, dans les classes les plus démunies, paraissent aussi assez fréquents et il suffit que soient trouvés, sur une lande, des "langes d'enfant du premier âge", pour qu'un soupçon d'infanticide pèse sur les classes populaires (2). Faibles indices. Ils sont cependant significatifs que quelque chose bouge, à cette époque, dans les mentalités, par rapport à la natalité.

S. Canal a également mis en évidence (3) comment, dans cette région traditionnellement attachée à un droit successoral où le droit d'aînesse protégeait les patrimoines ruraux du morcellement, le droit successoral issu de la Révolution, en posant le principe de l'égalité des enfants devant l'héritage, a précipité la paysannerie vers la limitation des naissances : *"En nos pays, la presque unique cause de dénatalité a été le Code Civil avec sa loi de partage. Le paysan ne connaissait qu'une richesse, la terre. Il adorait cette amante difficile à conquérir, et se rendait compte que la partager après lui, ce*

(2) Lettre de 1868 du commissaire de police au maire de Saint-Antonin. Arch. Mun.
(3) Ouvr. cité

serait la tuer.... Donc un enfant..." écrit-il, citant un conseiller général de la région. Il cite également le témoignage de notaires et de maires de communes proches de Saint-Antonin qui notent, lors de la grande enquête agricole de 1866, la fréquence des enfants uniques, quand la première naissance est un garçon (4), dans les ménages de petits propriétaires ruraux.

Quoiqu'il en soit, ce facteur n'explique pas la précocité du déséquilibre démographique saint-antoninois puisqu'il apparaît, justement, dans un contexte plus urbanisé.

L'importance de la mortalité infantile explique sans doute en partie le déséquilibre. Au milieu du XIXème siècle, pour les plus mauvaises années, plus de la moitié des décès enregistrés dans la commune sont des décès d'enfants de moins de dix ans. En moyenne, c'est près d'un enfant sur deux qui n'atteint pas l'âge de dix ans !

LA MORTALITÉ INFANTILE A SAINT-ANTONIN AU MILIEU DU XIXème

Année	Nombre d'enfants décédés avant l'âge de 10 ans	Pourcentage de survivants après dix ans (5)
1853	33	72 %
1854	50	58 %
1855	51	56 %
1856	57	51 %
1857	83	30 %
1858	52	58 %
1859	74	42 %
1860	64	50 %
		Moyenne 52 %

Curieusement, les années où l'hécatombe est la plus sévère (55-56-57-58) sont celles où la construction de la voie ferrée amène dans la commune un surcroît de travail et de richesse. A-t-on délaissé les enfants pendant cette période ?

Si on compare cette situation à celle qui prévaut dans la commune plus rurale de Penne, on est frappé par la surmortalité infantile qui se manifeste à Saint-Antonin pendant cette période. On sait que la surmortalité infantile est une donnée générale du monde urbain à cette époque mais son impor-

(4) Par contre, dans les familles où l'aînée est une fille, les enfants multiples sont plus fréquents car avoir une fille, à cette époque, c'est un malheur qu'il faut réparer.

(5) Par rapport à l'effectif moyen de leur génération.

tance, à Saint-Antonin, manifeste avec éclat le poids de la misère qui y sévit alors. La longueur de la période couverte par la statistique de Penne met également en évidence à quel point ce phénomène n'est pas accidentel et il faudra encore pas mal de décennies pour que cette mortalité commence à fléchir.

LA MORTALITÉ INFANTILE A PENNE

Année naissance ou décès	Total naissances	Enfants morts-nés	Enfants décédés dans leur 1ère année	Enfants décédés entre 1 et 10 ans	% de survivants après 10 ans (6)
1833	65	?	15	20	52 % (7)
1836	60	?	10	6	76 % (7)
1837	64	?	9	6	76 % (7)
1845	50	0	3	5	87,5 %
1849	50	4	10	12	61 %
1856	37	1	4	7	76 %
1859	54	2	14	8	57 %
1861	46	1	7	16	55 %
1862	45	2	11	9	60 %
1864	53	1	14	3	66 %

Cette lettre qu'adresse, en 1828, un conseiller municipal de Lalbenque (8) au maire de Saint-Antonin pour lui recommander une sage-femme, éclaire sans doute, pour partie, le contexte de cette mortalité infantile exceptionnelle : "... *mon désir est de rendre hommage à la vérité et de prouver à la dame Brisse toute l'estime et la bienveillance que je lui porte et qu'elle mérite à tous égards, m'engagent à vous assurer qu'elle emporte les regrets de tout ce qu'il y a ici de gens honnêtes et capables d'apprécier ses connaissances et ses qualités morales. Il eut été à désirer dans l'intérêt des habitants de notre contrée et dans celui de la dame Brisse que ces personnes eussent été en majo-*

(6) Par rapport à la moyenne des naissances de leur génération.
(7) Estimations.
(8) Commune sise aux confins du Lot et du Tarn et Garonne au Nord de Saint-Antonin.

rité car on ne peut attribuer sa résolution d'abandonner notre endroit qu'à l'attachement obstiné des habitants à leurs préjugés et à de pernicieuses routines, suite inévitable de leur ignorance et de leur pauvreté.

Comme ordinairement le peuple suit l'impulsion qui lui est donnée par ses autorités, je suis certain, Monsieur, qu'accueillie par vous avec bienveillance, la Dame Brisse obtiendra sans peine celle de vos administrés. Je suis d'autant plus porté à le croire, qu'ayant été à même de l'aider, dans l'inactivité où elle se trouvait, de mon crédit et de ma bourse, je l'ai constamment trouvée d'une bonne foi et d'une exactitude scrupuleuse. ..." (9).

COURANTS MIGRATOIRES ET DÉMOGRAPHIE

Mais ce qui détermine au premier chef la précocité du fléchissement démographique à Saint-Antonin, nous semble surtout à rechercher dans l'interdépendance étroite qui lie les mouvements migratoires à la démographie. Si, dès 1820, la natalité et la nuptialité sont plus faibles, à Saint-Antonin, que la moyenne nationale alors que le taux de mortalité, lui, est supérieur, c'est à n'en pas douter que la moyenne d'âge de la population est plus élevée ici que dans le reste du pays (et que dans les campagnes environnantes). Ces symptômes de vieillissement enregistrent sans doute avec retard les méfaits des dragonnades et les nombreux exils qui leur sont imputables.

Il se peut aussi que les guerres de la Révolution et de l'Empire aient fait dans la ville plus de recrues que dans les campagnes environnantes qui, dans l'ensemble, ont été des hauts lieux d'insoumission (et de refuge pour les déserteurs) (10). La durée du service militaire aidant (7 ans), le poids de la conscription semble peser lourd sur les équilibres démographiques. Pour ceux qui tirent le mauvais numéro, elle retarde le mariage et elle alimente, par sa durée, un courant d'émigration plus durable. Le maire de Saint-Antonin en note l'importance en marge du recensement de 1856 quand il attribue la baisse de la population "*au grand nombre de jeunes gens incorporés dans l'armée depuis le dernier recensement*". Et ce d'autant plus que le

(9) Arch. Mun. Saint-Antonin; 18-7-1828
(10) Cf. R. Granier "Jadis en Bas Rouergue".

petit peuple de journaliers et de gagistes de Saint-Antonin semble fournir un assez fort contingent de remplaçants (pour les enfants de notables des grandes villes) recrutés par des rabatteurs professionnels comme celui qui, dans les années 30, envoie cette circulaire au maire de Penne : *"L'opération de remplacement militaire dont je m'occupe depuis longtemps*, écrit ce singulier directeur de société en commandite contre le tirage au sort, *m'ayant fait connaître honorablement soit à Toulouse, soit dans les départements voisins, je prends la liberté de m'adresser à vous, Monsieur le Maire, dans l'intérêt des jeunes gens de votre commune pour vous prier de rappeler et faire savoir tant aux personnes qui se présenteront à votre mairie pour vous demander les pièces nécessaires qu'au courtier qui les accompagne, que je paie au comptant l'engagement à ceux qui le désirent et que, pour donner plus de garantie à ceux qui pour prendre une plus forte somme ne veulent être payés qu'après un an et un jour, c'est à dire à l'échéance de la responsabilité, je dépose chez l'un de mes notaires de Toulouse le prix convenu pour le remplacement. Il est inutile de dire que, dans l'un ou l'autre cas, une commission sera payée au courtier toujours comptant"*. (11)

Autre facteur défavorable : le courant d'émigration vers l'Algérie qui semble assez fort à Saint-Antonin vers les années 1840. De 1845 à 1853, période où les problèmes de subsistance sont particulièrement aigus, nous avons trace (12) de 11 demandes de passage pour l'Algérie (afin de s'y établir) de citoyens civils de la commune.

Malgré cette conjugaison d'une démographie déficitaire et de courants d'émigration défavorables, il est cependant remarquable que la population de Saint-Antonin, à la différence de la plupart des communes rurales voisines, reste relativement stable pendant la première moitié du siècle.

VARIATIONS DE LA POPULATION RECENSÉE						
Année	**Saint-Antonin**	**Penne**	**St-Michel**	**Montrozier**	**Vaour**	**Albi**
1809	5.369					
1831	5.462	2.393	358	169	644	11.665
1851	5.407	2.157	405	133	655	13.788

(11) Cité par P. et J. Malrieu; ouvrage cité : p.122.
(12) Arch. Mun. Saint-Antonin; Reg. Corr.

Dans l'environnement rural de Saint-Antonin, seules les communes de Vaour et de Saint-Michel résistent assez bien à ce mouvement de dépopulation très précoce (d'autant que la démographie y est encore excédentaire). A Saint-Michel, c'est le dynamisme des naissances qui semble l'explication déterminante mais le courant s'inversera bientôt. A Vaour, cette situation de plus grande stabilité se prolongera au cours des périodes suivantes. Elle semble liée à la situation particulière de la commune à qui la forêt domaniale de la Grésigne fournira pendant longtemps une masse assez stable d'emplois.

SOLDES MIGRATOIRES (pour mille habitants)

Année	Saint-Antonin	Penne	Vaour	St-Michel de Vax
1831-1835	+ 6	?	− 5	− 72
1836-1841	− 6	− 41	− 61	+ 13
1841-1845	+ 15	− 49	+ 33	− 8
1846-1850	+ 5	− 17	− 9	+ 10
1850-1855		− 1	− 30	− 12

Quant à Saint-Antonin, elle joue, pendant la période 1830-1850, un rôle de pôle d'attraction qui compense les facteurs défavorables que nous avons

TAUX DE NUPTIALITÉ
(Moyenne annuelle pour mille habitants)

Année	Moyenne nationale	Saint-Antonin
1813-1823	8 %	7,3 %
1837-1840	8 %	7,6 %
1841-1850	8 %	7,6 %
1851-1860	8 %	9,2 %

relevés. D'où résulte la stabilisation de sa population. La légère remontée des mariages par rapport à la période de 1820 semble également indiquer que cet afflux de population nouvelle contribue à un léger rajeunissement de la population communale.

Malgré ces mouvements migratoires, la mobilité spatiale des personnes est, en moyenne, très réduite à cette époque. Pour l'immense majorité, l'horizon des paroisses et des communes avoisinantes semble bien le seul horizon connu. Ainsi nous avons calculé qu'un(e) Saint-Antoninois (e) "à marier", dans la période 1837-1838, ne parcourt pas plus de 17 kilomètres, en moyenne, pour trouver son conjoint (13). Cette moyenne chute à 4,5 kilomètres si on élimine simplement 3 mariages (sur 90) : ceux dont les conjoints ont des lieux de naissance très éloignés ! A la même époque, 90% des Saint-Antoninois se marient avec un compatriote ou un conjoint natif d'une commune voisine (14). En 1861, la proportion d'habitants de Saint-Antonin et de Penne qui sont nés en dehors du département est respectivement de 4,4% et de 7,2%. Il s'agit pourtant (surtout pour Penne) de deux communes frontalières dans leurs départements respectifs ! En outre, cette statistique est postérieure à la construction de la voie ferrée qui a été l'occasion d'un brassage de population relativement important.

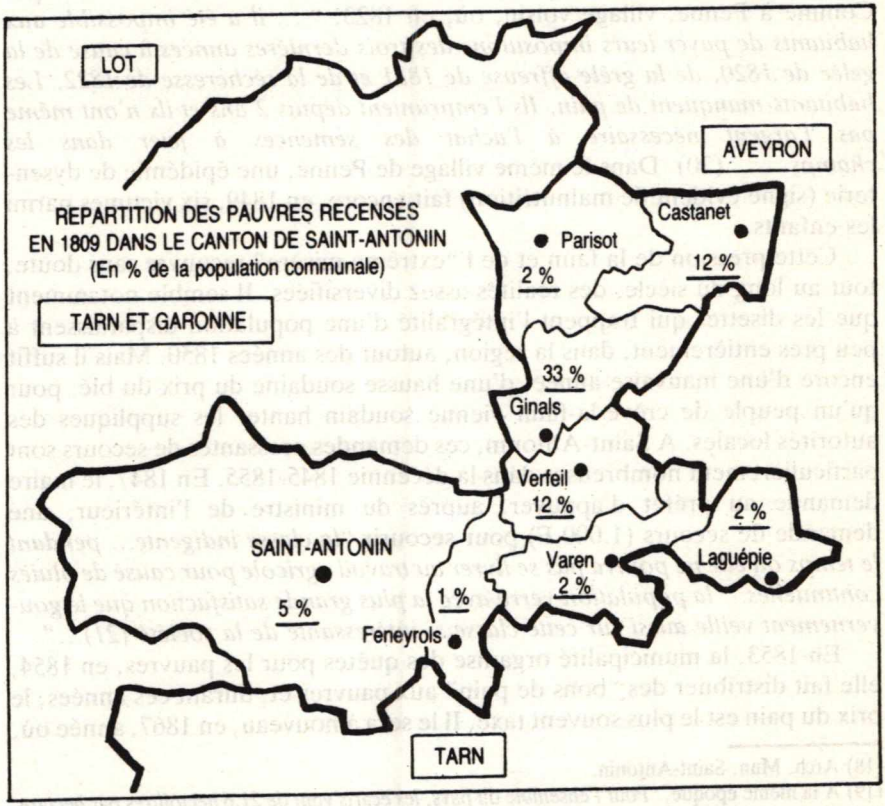
OÙ LES SAINT-ANTONINOIS TROUVENT-ILS LEURS CONJOINTS (15)

Année	A Saint-Antonin	Dans les communes voisines (16)	Dans le T. et G. ou dans les départements voisins (17)	Plus loin
1837-38	66,3 %	23,6 %	5,6 %	4,5 %
1847-48	60 %	27,2 %	11 %	1,8 %

(13) Moyenne obtenue en comptant pour 0 la distance des mariages entre Saint-Antoninois et par une évaluation "à vol d'oiseau" de la distance du lieu de naissance des conjoints nés à l'extérieur de la commune.
(14) Ce qui est à peu près équivalent compte tenu de la superficie très étendue de la commune et de la dispersion de son habitat rural. Dans beaucoup de paroisses de Saint-Antonin, la commune voisine est plus proche que le bourg.
(15) Source : registre des mariages de Saint-Antonin. Cette statistique ne prend en compte que les mariages célébrés à Saint-Antonin à l'exclusion des expatriés qui se marient à l'extérieur.
(16) Qui ont une limite communale avec Saint-Antonin.
(17) Tarn, Aveyron.

2 - FAIM, MISÈRE, ÉPIDÉMIES : TROIS HANTISES TOUJOURS VIVACES

Au milieu du siècle, à Saint-Antonin comme dans les campagnes environnantes, la faim et la misère sont encore le lot commun de beaucoup d'hommes et de femmes. En 1809, ils étaient 250 dont 100 mendiants à être recensés (pour une population de 5.359 habitants) et les communes des hautes terres du canton en dénombraient une proportion bien plus considérable.



Ces chiffres sont sans doute peu homogènes, les critères d'appréciation ont pu varier d'un maire à l'autre. En 1846, année de mauvaise récolte, ils sont 191 à recevoir de la soupe à l'hospice de Saint-Antonin du 8 au 18 avril (période cruciale de "soudure"). En 1858, *"le nombre approximatif des indi-*

gents qui ne sont pas ostensiblement connus (c'est à dire, sans doute, pas mendiants) *est de 250 pendant la mauvaise saison et 150 en temps ordinaires" (18).* En 1896, 295 indigents sont recensés et le "tarif de l'abonnement" par indigent (sans doute le montant hebdomadaire des secours) est de 1,35 F. En 1898, 171 indigents sont inscrits sur les listes de la médecine gratuite.

Sur ces terres où les rendements agricoles restent longtemps très faibles (8,30 hectolitres par hectare en moyenne pour le blé quand on en semait 2, ceci en 1866) (19), il suffit d'une mauvaise année, d'un accident climatique, pour que l'équilibre précaire des cycles d'autoconsommation soit rompu. Comme à Penne, village voisin, où, en 1823, *".... il a été impossible aux habitants de payer leurs impositions des trois dernières années à cause de la gelée de 1820, de la grêle affreuse de 1821 et de la sécheresse de 1822. Les habitants manquent de pain. Ils l'empruntent depuis 2 ans et ils n'ont même pas l'argent nécessaire à l'achat des semences à jeter dans les champs. ..."* (20). Dans le même village de Penne, une épidémie de dysenterie (signe évident de malnutrition) fait encore, en 1849, six victimes parmi les enfants.

Cette pression de la faim et de l'"extrême misère" recouvre sans doute, tout au long du siècle, des réalités assez diversifiées. Il semble notamment que les disettes qui frappent l'intégralité d'une population disparaissent à peu près entièrement, dans la région, autour des années 1850. Mais il suffit encore d'une mauvaise année, d'une hausse soudaine du prix du blé, pour qu'un peuple de crève-la-faim vienne soudain hanter les suppliques des autorités locales. A Saint-Antonin, ces demandes pressantes de secours sont particulièrement nombreuses dans la décennie 1845-1855. En 1847, le maire demande au préfet d'appuyer, auprès du ministre de l'intérieur, une demande de secours (1.000 F) pour secourir *"la classe indigente... pendant le temps où elle ne pourra pas se livrer au travail agricole pour cause de pluies continuelles... la population verra avec la plus grande satisfaction que le gouvernement veille aussi sur cette classe si intéressante de la société (21)..."*

En 1853, la municipalité organise des quêtes pour les pauvres, en 1854, elle fait distribuer des "bons de pain" aux pauvres et, durant ces années, le prix du pain est le plus souvent taxé. Il le sera à nouveau, en 1867, année où,

(18) Arch. Mun. Saint-Antonin.

(19) A la même époque, *"Pour l'ensemble du pays, les écarts vont de 21,6 hectolitres par hectare, dans le Nord, à 11,1 dans le centre et le Sud du Massif Central"* Histoire de la France rurale, Tome 3, p 134.

(20) P. et J. Malrieu, ouvrage cité p. 113.

(21) C'est sans doute un trait d'humour noir en usage entre les notables. Source : Arch. Mun.; Reg. Corr.: 25-2-1847.

à Saint-Antonin, les ressources affectées à l'extinction de la mendicité sont insuffisantes en raison de l'augmentation du prix du pain : "*... c'est le pain qui est presque exclusivement distribué en secours... les secours ont été réduits à 80 centimes pour les grandes personnes* (sans doute par semaine) *et à 50 centimes pour les enfants... ils ne pourront pas l'être davantage...*" *(22).*

PRIX DU PAIN A SAINT-ANTONIN (au kilo)

	Pain pistolet ou petit pain	Pain blanc de 1ère qualité	Pain de 2ème qualité	Pain de 3ème qualité
1853	45 centimes	40 centimes	35 centimes	
1867	45 centimes	38 centimes	34 centimes	32 centimes

QUELQUES SALAIRES AU MILIEU DU XIXème SIÈCLE

Instituteur : 200F/ an (1849), 600F/ an (1857)
Cantonnier de ville : 150F/ an (1853)
Commissaire de Police : 600F/ an (1856), 800F/ an (1857), 1100F/ an (1870)
Sage femme : 160F/ an (1862)
Ouvrier agricole : 0,50 à 1F/ jour vers 1850 selon la saison
1 journée de travail d'un artisan du bâtiment vers 1850 : 1F 50 à 2F/ jour
1 journée de travail d'un ouvrier de la papeterie vers 1850 : 1F 50/jour

La taxation est d'ailleurs l'occasion de la première grève dont nous ayons connaissance à Saint-Antonin. Pendant plusieurs jours, en 1853, estimant le prix du pain trop bas, les boulangers ne font plus cuire le pain. Il faudra que la municipalité accepte d'augmenter de 2 centimes le prix taxé pour qu'ils acceptent de le cuire à nouveau.

Depuis le début du siècle, il semble que les zones de concentration de la pauvreté se soient quelque peu déplacées. Le recensement de 1809, notamment, donnait l'image d'une misère rurale plus nombreuse encore que celle de la ville. En 1858, on ne peut qu'être surpris, en comparaison, de la faiblesse des chiffres cités par les curés des paroisses rurales de la commune de

(22) Lettre du maire au préfet, Arch. Mun.; Reg. Corr.: 22-8-1867

Saint-Antonin : 23 "pauvres honteux" (23) au Bosc, 33 mendiants dont 20 "pauvres honteux" à Servanac, 9 indigents à Sainte Sabine mais plus loin il précise : *"pauvres mendiants : 3 femmes et 2 enfants naturels; pauvres non mendiants : 1 famille de 4 membres, 1 veuve puis un couple de parents"*.

En 50 ans, la situation des campagnes semble s'être beaucoup améliorée et la zone de plus grande pauvreté semble désormais se concentrer dans la cité.

Pauvreté, par exemple, des métiers qui amorcent leur déclin. En 1845, le maire de Saint-Antonin soutient auprès du préfet la pétition des pêcheurs de Saint-Antonin qui *"veulent pêcher dans l'Aveyron jusqu'à Nègrepelisse* (en suivant les boucles de l'Aveyron ça fait bien 35 kilomètres !) *avec un tramail ou autre engin. Les pêcheurs de cette localité sont pauvres et avec le seul engin qui leur est permis ils ne peuvent pas gagner leur vie... s'il vous était possible de satisfaire les pétitionnaires ce serait avantageux pour eux et agréable pour moi qui serais ainsi débarrassé de leurs plaintes incessantes" (24).*

La misère semble alors frapper plus durement encore le petit peuple des journaliers, bordiers et gagistes, plus nombreux, semble-t-il en ville que dans les paroisses rurales. Ceux qui sont concentrés dans le bourg semblent voués aux statuts les plus précaires (alors que ceux qui ont des gages à l'année vivent plutôt dans les fermes) : travailleurs intermittents, payés à la journée, leur lot est le travail d'"occasions" et des périodes de grands travaux. Beaucoup, sans doute, travaillent de surcroît pour leur propre compte ou "à moitié" de petits lopins : vignes ou jardins aux alentours de la ville et même jusqu'aux bords des causses les plus proches (ainsi sur celui du Bosc, semble-t-il). L'hiver pour eux est une rude saison car ç'en est alors fini des travaux rémunérés (1 F par jour semble alors la moyenne).

Et c'est pour l'essentiel, cette masse de journaliers qui va construire ou améliorer le réseau des routes départementales ou locales qui desservent la commune. Car pour conjurer les "périls de désordres" engendrés par cette situation explosive, les autorités (la municipalité et l'Etat) vont multiplier, durant cette période, les "ateliers de charité" voués aux travaux routiers.

"Par suite du manque de travail que l'hiver traîne à sa suite, une très grande misère va tomber sur la commune de Saint-Antonin dont la plus grande partie de la population appartient à la classe agricole. Les fonds communaux ne permettant pas d'établir des ateliers de charité, il serait convenable de procurer de l'ouvrage à la classe ouvrière pendant les 3 ou 4 mois qui vont arriver pour diminuer l'état de misère d'un grand nombre de familles qui n'ont d'autres ressources que le produit de leur travail journalier.

(23) Pauvres qui ont honte ou comme dit un autre texte "qui ne sont pas ostensiblement connus", par opposition aux mendiants.

(24) Arch. Mun. Saint-Antonin; Rég. Corr.

Ne serait-il pas possible d'ouvrir deux ateliers sur le chemin de grande communication de Saint-Antonin à Montricoux afin que la population indigente de ces deux communes trouvât sur ces chantiers de quoi alimenter leur famille jusqu'à ce que les travaux de l'agriculture réclamassent de nouveau ses bras ?... leur emploi serait de la plus grande efficacité en ce moment de crise provoquée par de mauvaises récoltes et la cherté des grains..." (25).

"Par suite des bienveillantes dispositions prises par vous, en faisant établir deux ateliers sur le chemin de grande communication de Saint-Antonin à Montricoux, la classe ouvrière si nombreuse à Saint-Antonin a pu travailler pendant les 2 ou 3 mois où les travaux d'agriculture occupent si peu de bras. Grâce à l'atelier dans la commune, un grand nombre de familles ont été garanties de la misère.... la misère ne sera pas moins grande que les années précédentes et le seul moyen de l'atténuer c'est d'ouvrir des ateliers sur plusieurs points..." (26).

"... les ouvriers auxiliaires donnés aux cantonniers travaillant sur la route départementale n° 29 de Saint-Antonin à Laguépie principalement ont un arriéré considérable à réclamer. La plupart d'entre eux sont très pauvres et un retard si prolongé pour le paiement de leur salaire les induit presque toujours à des pertes attendu qu'ils sont obligés de demander du crédit (27) pour l'achat de tout ce qui leur est nécessaire. Souvent même leur objecte-t-on que vu la lenteur qu'ils mettent dans l'acquittement de leur compte, ils verront cesser le crédit d'un moment à l'autre. Cet état de choses mérite bien qu'on prenne les mesures les plus promptes afin de tirer ces malheureux de l'état de souffrance où ils sont réduits par suite du retard apporté dans le paiement de leur salaire. ..." (28).

En 1853 encore, à la veille de l'ouverture des travaux du chemin de fer, le maire demande au préfet l'ouverture d'un atelier sur la route départementale n° 29 (Saint-Antonin–Laguépie) *"pour donner du travail à la classe ouvrière (29) pendant la saison rigoureuse, en présence de l'extrême misère dont nous sommes menacés" (30).* Et quelques semaines plus tard, le conseil

---

(25) Arch. Mun. ; Reg. Corr.: 11-12-1845.
(26). Arch. Mun ; Reg. Corr. : décembre 1846.
(27). Voilà une preuve que les prêts plus ou moins usuraires sont pratiqués à l'époque à Saint-Antonin. Cf. le chapitre "Faiblesse de la circulation monétaire" et notamment l'attitude de la municipalité par rapport à la modernisation du crédit.
(28). Arch. Mun. ; Reg. Corr. : 25-2-1847.
(29). On ne parle plus d'indigents (ni d'ateliers de "charité") mais d'ouvriers et de travail ; les changements du pouvoir central (République puis Empire) semblent être à l'origine de cette désaffection du codage charitable caractéristique de la monarchie.
(30) Arch. Mun.; Reg. Corr.: 22-9-1853.

municipal vote une imposition extraordinaire de 5 centimes pour l'ouverture d'ateliers de travail *"afin d'adoucir à la classe ouvrière les privations qu'entraîne la cherté des subsistances" (31).*

Le réseau routier semble donc avoir progressé à Saint-Antonin au rythme des crises de subsistance, de cherté du pain et aussi des crises de l'emploi. Les grands travaux qui y sont effectués apparaissent en effet, à cette époque, comme un des régulateurs essentiels de l'emploi et de la survie (Cf. les chapitres sur les routes).

Un autre régulateur de la pauvreté ce sont les souscriptions "pour l'extinction de la mendicité" (32) qui sont organisées en ville à l'initiative de la municipalité. Cette initiative d'origine urbaine semble susciter les plus grandes réserves dans les paroisses rurales de la commune. Au chapitre "Faiblesse de la circulation monétaire" nous évoquerons les réticences des paroissiens de Sainte Sabine commentées par leur curé. L'écho n'est pas différent, sous la plume des curés du Bosc et de Servanac : *"... tout le monde préfère donner devant la porte à chaque mendiant qui passe..." (33), "... un grand nombre de propriétaires n'ont pas voulu promettre (de souscrire) parce qu'ils tiennent beaucoup aux prières que font les pauvres devant leur porte..."* (33), écrivent-ils.

Cette opposition entretiendra pendant longtemps, dans le discours des notables, la fiction d'une générosité urbaine qui s'opposerait, dans cette affaire, à la ladrerie paysanne (34). Il nous semble, en fait, que ce sont surtout deux cultures de la pauvreté qui s'opposent là. L'une positive (et peut-être archaïsante) où le pauvre et le mendiant ne sont pas forcément des réprouvés mais au contraire, sont encore auréolés d'un message (prophétisme ?) biblique ou évangélique. L'autre, sans doute plus moderne, substitue à la charité individuelle des flux monétaires d'assistance plus abstraits. Mais pour être plus entichée de modernité, cette culture urbaine de la pauvreté n'est peut-être pas plus généreuse, au fond, que celle du monde rural. Car ce qui semble bien y faire scandale, c'est moins la pauvreté en elle-même que sa publicité (la mendicité).

Le contraste du cri du coeur du maire de Saint-Antonin : *"... ce serait agréable pour moi qui serais ainsi débarrassé de leurs plaintes incessantes"* (35) avec l'attachement presque physique du monde paysan à la

(31). Idem : 22-9-1853.

(32). Une société qui a le même objet fonctionne d'ailleurs à Saint-Antonin au milieu du siècle.

(33). Arch. Mun.

(34). D'ailleurs le curé de Sainte Sabine note que *"dans le cas où l'offrande faite par les souscripteurs... paraîtrait insuffisante à l'autorité supérieure, la paroisse de Sainte-Sabine se chargerait volontiers de nourrir ses pauvres"*.

(35). Déjà cité dans la lettre à propos de la pétition des pêcheurs de Saint-Antonin.

société des mendiants, est à cet égard, assez significatif. Comme l'est l'effort de classification que l'on sent se perfectionner, peu à peu, dans les inventaires de la pauvreté ("pauvres honteux", "pauvres mendiants", "pauvres non ostensiblement connus") dans ce qu'il charrie d'exclusion (définition d'une "bonne" et d'une "mauvaise" pauvreté).

Et ce n'est sans doute pas de façon tout à fait innocente que la pression exercée par la ville sur la campagne, dans le cadre des "souscriptions pour l'extinction de la mendicité", aboutit à une montée symétrique de l'intolérance de la campagne vis à vis de la pauvreté : "*... tout ce que mes paroissiens désirent c'est qu'il soit défendu aux mendiants de sortir de leur commune et encore plus qu'il leur soit défendu de sortir de leur département car les départements voisins nous encombrent de mendiants. S'il était défendu aux mendiants de notre département de mendier dans les départements limitrophes nous pourrions alors refuser l'aumône à ceux qui nous viendraient des départements voisins et en cela nous gagnerions beaucoup car pour dix mendiants de notre département qui s'en vont, il y en a 100 étrangers qui viennent...*" (36).

Cette montée de l'intolérance vis à vis des mendiants (il est clair qu'en retour, les pauvres supporteront de plus en plus mal, aussi, leur indigence), qui s'inscrit sur un arrière-fond de déclin des solidarités immédiates (l'oustal, les petites communautés paroissiales), sera sans doute un des facteurs culturels d'accélération de l'émigration (37).

ÉPIDÉMIES ET IRRUPTION DE L'ORDRE HYGIÉNISTE.

Nous avons déjà noté pour Penne (38) le poids considérable de la mortalité infantile, tout au long du siècle. Il n'en va pas différemment à Saint-Antonin et il faudra encore longtemps pour que la mort occupe cette figure individualisée et presque intime (en même temps que socialement refoulée) que nous lui connaissons aujourd'hui. Elle a encore des rythmes collectifs, qui se manifestent dans les épidémies et les risques de contagion, qui sont une des hantises les plus tenaces de l'époque. Le recours à la médecine, à cette époque, n'est d'ailleurs pas forcément une marque de prudence, au

(36). Lettre du curé de Sainte Sabine au Maire de Saint-Antonin : 15-1-1858 ; Arch. Mun.
(37). Voir le chapitre :"Partir, poids des facteurs culturels".
(38). Cf. chapitre sur la démographie.

moins dans la première moitié du siècle. Les lettres du préfet dans les années 1820 donnent à voir que sur trois pharmacies ouvertes à Saint-Antonin, deux sont soupçonnées d'exercice illégal et la troisième mal tenue : "*... j'ai sous les yeux le rapport des membres du jury médical qui ont dernièrement procédé à la visite des pharmacies. Celle du Sieur X, dans votre ville, est mal tenue; les médicaments sont vieux et mauvais; il n'est pas pourvu du livre exigé par l'art. 35 de la loi du 21 germinal, an douze, pour la vente de substances vénéneuses.*

Le sieur Y, autre pharmacien , est muni d'un livre mais irrégulier; son officine est mal tenue; les remèdes décomposés et même falsifiés. A l'observation qui lui a été faite, le sieur Y a répondu par de mauvais propos et des menaces. Je vous charge expressément, Monsieur, de les mander auprès de vous, de leur enjoindre de se conformer aux lois et règlements et de les prévenir que si lors de la prochaine inspection, ils ne se sont pas mis en règle sur tous les points, je les dénoncerai à l'autorité judiciaire. Vous témoignerez d'ailleurs mon mécontentement au sieur Y que sa qualité d'adjoint à la mairie rend inexcusable." (39).

Au début du siècle, la variole fait encore de terribles ravages et l'on voit, vers 1817, le préfet mobiliser les curés des paroisses rurales de Saint-Antonin pour convaincre leurs ouailles d'accepter la vaccine. En 1871, elle fait un retour en force : "*cas nombreux de varioles, amenant presque toujours la mort... environ 80 personnes de tous âges ont été atteintes durant l'hiver 1870-1871, (... l'épidémie) dure encore...*" note un médecin de Saint-Antonin et la même année celui de Laguépie : ...*Cette année la variole a eu le pas sur toutes les autres maladies et s'est montrée presque toujours confluente et parfois hémorragique. La commune de Laguépie a été moins éprouvée par le fléau que dans la commune de Varen. Dans cette dernière la variole a été très meurtrière...*" (40).

La même année, les médecins signalent encore, dans le canton, une épidémie de fièvre typhoïde (elle refera une apparition en 1899) et une autre de petite vérole (à Varen, Verfeil, Feneyrols et Ginals). Pourtant dès 1834, on semble vacciner la vérole. Mais souvent, semble-t-il, avec retard, quand l'épidémie est déjà là : "*A la réception de la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire avant hier pour me prévenir des ravages occasionnés, dans votre commune, par la petite vérole, lettre que j'ai reçue ce matin, je me suis empressé selon vos désirs de me procurer du vaccin. Vous en trouverez ci-annexées, cinq ou six croûtes. Le médecin qui me l'a donné compte beaucoup sur son efficacité.*

(39). Arch; Mun; Lettre du préfet : 20-12-1825.
(40). Arch; Mun.

Si l'intensité de ce fléau se développait davantage, je vous prie de m'en informer; je désire même être tenu, dès à présent, au courant de cette maladie et sur ses progrès..." *(41).*

Tout au long du siècle, vérole et fièvre typhoïde feront des apparitions épidémiques sporadiques. La rage aussi qui est à la source d'un grand nombre d'arrêtés municipaux sur l'abattage des chiens errants. En 1905 encore, la municipalité fait placer du poison dans les rues *"de 11 heures du soir à 4 heures du matin pour éviter les cas de rage fréquents dûs aux chiens qui errent toutes les nuits dans les rues et places de la ville..."* (42).

Le début des années 1900 est encore dominé par une épidémie de tuberculose. Au préfet qui s'inquiète du niveau exceptionnel de la mortalité à Saint-Antonin , le maire répond : *"les causes de cette mortalité doivent être attribuées, en grande partie, à la tuberculose qui sévit dans notre ville... Les rues de Saint-Antonin, très étroites, ne laissent circuler ni l'air, ni la lumière, prescrits par l'hygiène,... très humide et malsain, sont, en partie cause de cette pénible situation...je compte même, à ce sujet, vous soumettre, dans peu de temps, un plan d'alignement...qui nous permettra d'atteindre plus facilement ce but d'assainissement de notre cité..."* (43).

Mais la grande frayeur du siècle c'est sans doute le choléra (bien qu'il ne se manifeste pas à Saint-Antonin). Le souvenir des grandes hétacombes est encore proche et dès qu'il sévit, en 1834, aux frontières de l'Espagne et en 1854 dans le Sud Aveyron, les autorités s'alarment : *"Je sais que, depuis un temps immémorial, on a la coutume, à Saint-Antonin, de placer des fumiers devant les maisons sans que les autorités locales aient jamais fait de défense à ce sujet et qu'aujourd'hui les rues sont encombrées d'immondices, au point qu'à une grande profondeur, la terre est imbibée d'eaux découlant des fumiers.*

Cet état de choses pouvant entraîner les plus grands dangers pour la santé publique, il doit devenir l'objet de toute votre sollicitude, dans un moment où l'on s'occupe partout d'assainissements pour prévenir l'invasion du choléra morbus, et j'ai l'honneur de vous inviter..." (44).

"... La ville de Saint-Antonin resserrée entre la rivière et la montagne a des rues étroites et sombres où l'air circule difficilement. Cette situation exigerait qu'il y regnât beaucoup de propreté. Loin de là elles sont envahies par une multitude d'animaux de basses-cours qui y circulent librement et les remplissent d'ordures. J'ai en outre remarqué dans tous les recoins, des tas consi-

(41). Idem : Lettre du préfet : 30-2-1834.
(42). Arch. Mun. ; Reg.Corr.
(43). Arch. Mun. ; Reg. Corr. : 5-12-1908.
(44). Arch. Mun. ; Lettre du préfet : 28-4-1832.

dérables de fumier. Cet état de choses pourrait avoir les plus graves inconvénients si une épidémie, le choléra par exemple, qui fait encore un commencement de victimes en France et qui sévit si cruellement en Espagne, venait à se déclarer dans votre localité. Je sais combien il est difficile de déraciner des habitudes contractées depuis des siècles; mais cette difficulté ne doit pas empêcher de les combattre tant par la persuasion, en parlant paternellement à la population le langage de ses intérêts, que par des mesures de police ordonnées et exécutées avec sagesse et discrétion..." (45).

Ce risque cholérique provoque, à Saint-Antonin, tout un ensemble de mesures d'urgence. Une commission de santé est organisée, 22 commissaires de quartier sont nommés qui doivent veiller à la salubrité de leur périmètre, un crédit exceptionnel de 500 F est voté pour acheter du chlorure de chaux et préparer deux salles de l'hospice à "*...recevoir les chlolériques dont les moyens pécuniaires ne permettraient pas de recevoir les soins à domicile...*". Il est clair ici que le péril épidémique ravive chez les édiles, le fantasme du renfermement des pauvres dont Michel Foucault a montré qu'il est, depuis l'âge classique, au fondement de l'ordre sanitaire (et du politique).

A observer la masse d'arrêtés municipaux qui concernent la salubrité, il est clair que l'hygiène est pour les notables, la grande affaire du siècle (c'est l'équivalent dans la politique quotidienne de l'idéologie de la sécurité aujourd'hui). Cette virulence hygiéniste manifeste, sans doute, que c'est dans le monde des classes aisées que se manifestent, le plus précocement, les symptômes d'inversion, dans les mentalités, des anciennes fatalités liées à la mort. Ce qui les distingue des pauvres, à cette époque, et c'est une composante importante de leur "ethos" de classe, c'est qu'ils tiennent davantage à leur peau. On le verra par exemple dans le Sud Aveyron où : "*... des élus et des fonctionnaires d'autorité abandonnent leur poste...*" (46) à l'arrivée du choléra. Le thème de la salubrité paraît lui-même un remède en partie suspect dans la mesure où il désigne comme menaces à la santé publique, l'insouciance ou la mauvaise volonté des pauvres, tout en occultant la misère et la pauvreté comme éthiologies (ou terrains propices) spécifiques de la maladie. Le pauvre dans ce discours est suspect plus que sa misère.

---

(45). Arch. Mun. ; Lettre du préfet : 24-7-1834.
(46). Histoire du Rouergue, ouvrage cité p. 375.

3 - UNE POPULATION INDOCILE

La réputation d'indocilité de la ville est ancienne. Son âge d'or (au XIIIème siècle) est largement lié à la précocité d'un pouvoir communal et consulaire qui conquiert très tôt ses franchises et n'aura de cesse, jusqu'au XVIIIème siècle, de défendre ses prérogatives. Terre d'asile des Cathares puis place forte protestante, elle sera souvent en lutte avec le pouvoir central et avec les localités voisines dont le "papisme" est plus affirmé. Cette situation semble se prolonger à l'époque révolutionnaire puisque si l'on en croit le chanoine Galabert : *"A la révolution, les meneurs de Saint-Antonin se rendirent coupables dans l'église des mêmes profanations (qu'au temps de la réforme), sauf les massacres"* (47).

En 1820, dans une proclamation solennelle à la population, le maire de la cité dresse un tableau saisissant des actes d'insoumission qui émaillent la vie quotidienne de la cité :

"Mes chers concitoyens, le chagrin que me fait éprouver votre conduite, et la réputation que vous avez faite de la ville la plus insoumise du département, me forcent à vous faire des reproches qui je l'espère, seront utiles.

La gendarmerie ne peut parvenir à faire vider les cabarets pendant les offices divins et après la retraite, les ivrognes, au sortir de ces lieux de corruption, se livrent à toutes sortes d'excès et troublent le repos des citoyens paisibles par leurs cris et leurs chansons déshonnêtes et dévastent les jardins, pillent les fruits de la campagne, arrachent les arbres fruitiers et les jeunes vignes, détruisent les parapets des ponts, brisent et volent les robinets des fontaines et enfoncent les portes des édifices publics. Ils cassaient autrefois les lanternes qui éclairaient les rues que les administrateurs ont été forcés de supprimer.

Les employés des contributions directes sont exposés dans leur exercice aux injures et aux menaces. Ils ne peuvent échapper dans les rues à des dénominations insultantes qui leur sont adressées même par des enfants.

Les préposés de l'octroi ont été insultés et l'un d'entre eux a été frappé d'un coup de couteau dans l'exercice de ses fonctions.

Vos enfants envoyés par la commune, à l'école primaire de l'enseignement mutuel s'y rendent une heure avant le maître et y font un vacarme effroyable et pour combler la mesure, Monsieur le commissaire de police se retirant tranquillement chez lui à dix heures du soir, a été assailli par un assassin qui lui a lancé une pierre à la figure qui ne l'a frappé heureusement qu'en glissant; si le coup eut été direct, il eut été étendu mort sur la place.

Vous voyez par l'esquisse de votre conduite désordonnée qu'on ne vous

(47). Cité par Félix Bouzinac : Varen, son histoire ; ouvrage cité p. 13.

calomnie pas. Quelle est la cause de tous ces désordres ? Pères et mères, c'est vous qui êtes les premiers coupables par votre insouciance et votre faiblesse aveugle pour vos enfants. Vous les abandonnez à eux-mêmes dès qu'ils peuvent marcher, ils s'assemblent et se répandent dans les rues et places publiques, ils se battent et font un bruit à rendre les gens sourds. Ils prennent l'habitude de l'insubordination et se préparent ainsi à la jeunesse la plus orageuse. Dans l'été, ils vont se jeter dans la rivière (plusieurs n'ont pas six ans) aussi voyons-nous peu d'années qu'il n'en périsse quelqu'un.

On vous presse tous les ans de les envoyer aux exercices religieux pour leur apprendre leurs devoirs de chrétiens et de citoyens.

J'entends votre pasteur se plaindre souvent de votre nonchalance à cet égard, et après cela, vous êtes surpris du désordre public et moi, au contraire, je m'étonne que les désordres ne soient pas plus grands.

Il faut qu'en général, les enfants de cette commune naissent avec des inclinations bienheureuses, une bonne éducation pourrait en tirer le plus grand parti.

Réunissez-vous donc à l'autorité locale, à vos pasteurs et à vos instituteurs primaires pour donner à vos enfants une éducation mâle qui les rende obéissants aux lois de la religion et de l'état.

Si vous êtes sourds à ma voix, je vous préviens que l'administration des contributions directes portera sa plainte au ministère et que le gouvernement prendra des mesures sévères pour vous faire rentrer dans l'ordre" (48).

Il est clair que l'arrière-fond anti-fiscal de cette insoumission chronique est assez important. Les plaignants principaux qui émergent de cette péroraison sont les agents des contributions directes et indirectes, les employés de l'octroi et leur instrument de coercition : le commissaire de police. Cette résistance au fisc n'est pas nouvelle. Déjà au XVIIIème siècle, la révolte anti-fiscale des "croquants" s'est développée dans les paroisses du Bas Rouergue. Une partie des communes, jouxtant le département de l'Aveyron, de ce qui est aujourd'hui le canton de Saint-Antonin, furent touchées par ce mouvement sans que nous sachions s'il eut des prolongements dans le bourg. En 1849 encore, "le concours de la troupe" est nécessaire" pour aider le percepteur". Le maire rend compte de façon assez laconique au préfet des effets de ce "concours de troupe" : "*... la recette a été pendant ces deux jours plus considérable que pendant les jours précédents (l'arrivée de la troupe)... la présence de cette troupe qui a été bien accueillie dans la localité (49) donnera des résultats avantageux pour les contributions...*".

---

(48). Arch. Mun. ; Reg. des actes de la mairie.

(49). Il ne dit pas "par la population". Source : Arch. Mun. Saint-Ant. Reg. Corr. ; mars 1849.

Cette impopularité du fisc se prolongera de façon manifeste très avant dans le siècle. En 1865, le maire sollicite du préfet, une imposition d'office (journées de prestations et centimes additionnels pour les routes) *"pour atténuer le mécontentement que suscite dans la population ce genre d'impôt"* (50) et s'éviter l'impopularité d'une imposition librement délibérée. A la même époque, le maire, dans une autre correspondance au préfet, défend le principe de l'octroi pour sa facilité de perception et l'accoutumance dont il est l'objet dans la population (51) : *"... il y a aujourd'hui des économistes qui font une guerre à outrance à l'établissement des octrois. Ils ne voient et ne connaissent que les grandes villes où les octrois pèsent lourdement sur les aliments de première nécessité et mécontentent les populations ouvrières. Il n'en est pas ainsi dans les petites localités où la perception est restreinte à un petit nombre d'articles et où le droit est fort réduit. Je ne crains pas d'affirmer que dans la petite ville que j'administre aucun autre impôt direct ne pourra être avantageusement substitué à l'octroi et ne sera pas mieux accepté par la population...."* (52).

Cette indocilité vis à vis du pouvoir central paraît avoir eu des prolongements politiques. Ainsi le coup d'état de Louis Napoléon Bonaparte semble avoir été mal accueilli à Saint-Antonin. Nous n'avons trouvé aucune trace de ces faits dans les archives de la cité mais deux auteurs signalent qu'il fut l'occasion de manifestations de ferveur républicaine qui singularisèrent la commune dans le département : *"l'esprit d'indépendance des habitants de Saint-Antonin s'est retrouvé vivace après le coup d'état du 2 décembre 1851. Cette ville qui fut dans le Tarn et Garonne le principal centre de résistance eut à souffrir les représailles bonapartistes..."* (53); *"... ils (les protestants) furent sans doute les animateurs de la résistance active que, seule dans le département, opposa la ville de Saint-Antonin au coup d'état de 1851"* (54).

Quand au climat de vandalisme et de "mauvaises moeurs" décrit par l'admonestation de 1820, il est sans doute, pour une part, la conséquence différée des dragonnades du siècle précédent (destruction du tissu social, clochardisation urbaine et ressentiment des générations suivantes en sont les corollaires).

Pour une autre part, le climat de restauration de l'ordre moral, l'obsession contre-révolutionnaire, qui caractérise à cette époque la politique des

(50). Arch. Mun. ; Reg. Corr. : 5-8-1865.

(51). Pourtant l'octroi est affermé par la commune ce qui n'est pas une source de transparence ni de popularité!

(52). Arch. Mun. ; Reg. Corr. ; 8-11-1865.

(53). Athané : "Essai sur Montauban...", ouvr. cité ; p.151.

(54). Canal : "Un département exsangue", ouvr. cité ; p.15.

édiles (et ce jusqu'aux années 1885), attise sans doute aussi largement une révolte et une violence diffuses dans le petit peuple saint-antoninois.

4 - UN POUVOIR D'ORDRE MORAL

Malgré la mise en vente des terres communales qui aggrave la situation des plus démunis, malgré la guerre incessante qui est source de réquisitions constantes, la période de la Révolution et de l'Empire semble avoir été, au plan des moeurs et des festivités, une période d'exubérance joyeuse à Saint-Antonin. Monteil, par exemple, écrit que *"... Depuis la révolution, on a élévé à Saint-Antonin un cirque, où les jours de fête les habitants viennent assister en foule aux jeux publics. On ne saurait trop encourager ces spectacles populaires, qui confondent dans des rassemblements bruyants les distinctions des places, des talents, de l'opulence, et préviennent l'égoïsme qui naît de la vie casanière ou de l'isolement des familles. ..."*(55).

Les échanges de correspondances entre le maire et le préfet, au début de la Restauration, confirment ce témoignage. En 1814, le maire écrit, par exemple : *"Monsieur le curé ainsi que ses prédécesseurs m'ont pressé depuis que je suis maire de défendre les danses le jour de la fête patronale ainsi que de faire fermer les cabarets pendant les offices, les jours des dimanches et fêtes. Pendant quelques années, j'avais compromis mon autorité en voulant faire fermer les cabarets, à ces heures là parce que je ne pouvais m'appuyer sur aucune loi... Pour les fêtes patronales.... j'ai toujours permis ces jours là, le tambour et la danse et je disais à Messieurs les curés que ne pouvant pas l'empêcher totalement, je faisais tout le bien qui était en mon pouvoir en n'accordant cette permission que comme une grâce..."* (55). Le préfet quant à lui écrit : *"... Monsieur le curé de Saint-Antonin m'a exposé... qu'il serait à désirer que le 4 septembre prochain, jour de la fête patronale de cette ville, on prît les mesures convenables pour empêcher jusqu'après cinq heures du soir, les danses bruyantes et tumultueuses auxquelles les habitants se disposent... les renseignements qui m'ont été fournis m'ont fait connaître qu'elles (les fêtes patronales) ont lieu le jour du dimanche et que depuis la révolution, la danse commencée dès la veille de ces fêtes, dure le lendemain presque sans interruption, pendant toute la journée..."* (56).

---

(55). Arch. Mun. ; Reg. Corr.
(56). Arch. Mun.

Les débuts de la Restauration paraissent contemporains, à Saint-Antonin (et sans doute ailleurs), de l'apparition sur le devant de la scène d'un pouvoir d'ordre moral qui va, jusqu'aux années 1880, chercher à organiser tous les aspects de la vie quotidienne des citoyens dans le cadre d'une codification rigoureuse des bienséances, qui est l'esquisse d'une pédagogie de la soumission. On est loin désormais du regard généreux et "éclairé" de Monteil sur les réjouissances du peuple; l'exubérance, la fête, le tambour, le tumulte, la danse, les plaisirs du corps, sont désormais et pour longtemps, dans le discours du pouvoir, les métaphores obligées et les figures par excellence du mal identifié au danger de révolution. La danse et le cabaret ne sont pas les seuls lieux privilégiés de ce complot incessant du "populaire" contre l'ordre social. Dès 1816, la nudité des baigneurs est érigée, par arrêté municipal, en délit, passible de peines d'amendes et d'emprisonnement :

"Le Maire de la ville de Saint-Antonin, considérant que des jeunes gens de cette commune se permettent de nager en plein jour sous les murs de la ville et sous le pont sans respect pour les personnes que la nécessité force à devenir témoins d'une pareille indécence, voulant réprimer et faire cesser un abus aussi contraire aux bonnes moeurs : Arrêté : Article 1er : nul citoyen ne pourra pendant le jour, nager ou prendre des bains sans être vêtu depuis le commencement de la chaussée du moulin du Gravier jusque et vis à vis le ruisseau de la Maladrerie au-dessous de la chaussée du moulin de Roumégous. ..." (57).

Dans la correspondance déjà citée, le préfet écrit : *"... depuis l'absence des souverains légitimes de la France jusqu'au retour fortuné de Louis le désiré, les idées morales et religieuses ayant été bien affaiblies, il est sans doute important d'accoutumer de nouveau tous les français à respecter les pratiques adoptées par toutes les sectes chrétiennes..."*.

Ces prescriptions du pouvoir s'accompagnent cependant d'une prudente hypocrisie. Le préfet écrit, par exemple, en 1814 : *"... il faut éviter un rigorisme qui ne serait point sans inconvénient et qui ferait manquer le but proposé. Si quelque résistance s'était déjà manifestée ou s'offrait à l'avenir, il faudrait, surtout dans les premiers temps, l'affaiblir ou la faire cesser plutôt par les insinuations et les conseils que par une punition prématurée... l'autorité ne doit seulement exiger que des condescendances extérieures de la part des administrés : ce qui a lieu dans les maisons et qui ne frappe point les regards doit être inaperçu, et il n'y a ni désordre ni scandale, toute tracasserie de ce genre serait inconvenante et peut être dangereuse. ... Pour vous donner une idée de la pensée du gouvernement, je vous ferai d'abord observer que si la clôture absolue des cafés (pendant les offices)... causait des réclamations trop*

(57). Ordonnance de Police du 24-7-1816. Arch. Mun. Saint-Antonin.

fortes, il suffirait que l'extérieur annonçât par quelques indices apparens, la soumission aux règlements et la déférence pour les usages religieux..." (58)

Ce luxe de détails mesquins, de prudences peureuses, d'"insinuations" et de vélléités répressives qui meublent la "pensée du gouvernement", comment ne pas voir qu'ils sont les traits d'un pouvoir qui est aussi sur la défensive et qui craint ses propres excès comme autant de périls "*... d'exciter un mécontentement bien marqué...*" (59).

Tout au long du siècle, la fête révolutionnaire va être sous-jacente aux "réjouissances du populaire" et elle ne cessera guère d'être l'objet, de la part des autorités, d'un mélange inextricable de répression feutrée et d'expectative prudente qui en font un des enjeux par excellence de l'ordre moral.

Les esquisses de sermons que nous reproduisons ci-contre, montrent à quel point cette ambiance d'ordre moral va développer chez certains de ses acteurs un manichéïsme qui déborde, par ses côtés pathologiques et morbides, le cadre strictement théologique de la morale chrétienne (dans ses versions les plus généreuses) aussi bien que les exigences "bien comprises" de l'ordre social. La date de ces écrits met également en évidence que ce rigorisme va être une constante de longue durée du siècle.

Quant à son efficace, il ne faut pas en exagérer l'importance. Dans ses aspects les plus caricaturaux, ce puritanisme suscite plus de railleries que d'adhésions. L'adhésion c'est, semble-t-il, davantage dans la magnificence et le luxe de ses propres rites que l'église, par exemple, parviendra à la susciter; les premières photographies de Saint-Antonin, à la fin du XIXème siècle, permettent d'apercevoir le luxe qui se déploie dans les processions (costumes, décoration de la ville) dont les fêtes religieuses sont l'occasion. L'accent mis par l'église sur l'éducation des jeunes filles est également un instrument puissant de promotion d'une sentimentalité religieuse, dans une société dont la mysoginie crée un terrain propice. Outre la fête votive et la première communion, un moment privilégié de ce luxe processionnaire c'est la Fête Dieu qui semble être l'occasion, à Saint-Antonin, dans les premières années de la Restauration, de tentatives de provocations anti-protestantes. C'est du moins ce que donne à penser une correspondance du préfet de 1819 dont l'objet est de demander à l'autorité municipale de tempérer certains zèles sectaires.

"*... au moment où l'on va célébrer la solennité de la Fête Dieu, je crois à propos de vous rappeler les principes qui doivent vous servir de règle au sujet des tentures pour les processions dans les lieux où il existe des cultes diffé-*

(58). Lettre du préfet au Maire de Saint-Antonin ; 21-7-1814 ; Arch. Mun. Saint-Antonin.
(59). Idem ; 27-8-1814.

DEUX BROUILLONS DE SERMONS D'UN CURÉ DE SAINT-ANTONIN A LA FIN DU XIXème (60)

1. OBJECTIONS A RÉFUTER CONTRE LA DANSE.

1°) On a toujours dansé !

Hélas ! peut-être oui ! mais aussi on est toujours allé en enfer et on y va tous les jours; et malheureusement c'est le grand nombre; car il y a beaucoup d'appelés et peu d'élus ! et c'est pour punir les péchés qui se commettent à la danse avant ou après, que Dieu envoya le déluge. C'est pour punir ces mêmes péchés que Dieu fit tomber sur Sodome et Gomorrhe une pluie de souffre et de feu.

2°) Je n'y vois pas de mal !

Dieu en voit, l'église y en voit. Et c'est Dieu qui fait la loi. Un chasseur va à la chasse sans permis. Il n'y voit pas de mal. Cependant il est pris - procès verbal est dressé. Et il faut payer l'amende. Et on n'y voyait pas de mal !

3°) Puisque vous n'y voyez pas de mal, si vous saviez que vous dussiez mourir ce soir, iriez-vous au bal pour vous préparer à paraître devant Dieu ? Evidemment non ! Donc...

2. SUR LA MORT ET LE PÉCHÉ.

Qu'est-ce qu'une tombe ? Un trou d'environ 2 mètres de profondeur dans lequel on a déposé nos parents et dans lequel on nous déposera. Que c'est noir ! Que c'est triste ! Quelle prison ! Et la mort, et la tombe, c'est le salaire du péché. Le jour où tu en mangeras tu mourras, dit Dieu à nos premiers parents. Si nous y réfléchissions bien; combien différente serait notre conduite !... Et cette place quand irez-vous l'occuper ? Ecoutez donc vos morts. Entendez les vous dire : Hier c'était moi; demain, ce sera vous. Oui, demain, ce sera ton tour, enfant de 2 ou 3 ans; demain, ce sera à vous jeune homme, jeune fille de 20 ans; demain, ce sera à vous, homme mûr de 40 ou 50 ans; demain, ce sera à vous, vieillard de 80 ans. Oui demain, c'est à dire, bientôt; dans quelques jours, dans quelques années, et toujours plus tôt que vous ne pensez; car la mort vient comme un voleur, or le voleur choisit le moment qu'on y pense le moins; peut-être ce sera au milieu de vos amusements criminels, au milieu de vos promenades criminelles; un accident, une fluxion de poitrine, que sais-je ? La mort se présentera à vous tenant, d'une main, sa faux tranchante, et de l'autre, le mandat d'amener. Elle vous saisira au collet; vous, vous voudrez résister; mais je n'ai que 20 ans, direz-vous, ce n'est pas mon tour; vous résisterez encore et vous pleurerez. Mais l'impassible mort vous appréhendera encore plus fort, elle se rira de vous, elle vous ricanera à la figure. Entendez donc cette parole moqueuse de Dieu au pécheur impétinent : Et à sa mort, je me rirai de lui. Voyez-vous ce jeune homme, cette jeune fille qui, tant qu'ils se portent bien, vivent loin de Dieu, se moquent de sa loi, se rient de leur curé, tournent en dérision ses avis. Voyez les aujourd'hui couchés sur leur lit de mort, en prise avec la mort; ils veulent lui résister, ils ne veulent pas mourir; et la mort se rit d'eux, la mort leur ricane en face. Ils résistent encore; et alors la mort frappe son dernier coup; elle frappe un de ces coups épouvantables qui met en commotion tout un pays. Et la mort de ce jeune homme, de cette jeune fille vole de bouche en bouche. Un tel est mort, une telle est morte ! Ah ! Mon Dieu ! Au moins il s'est confessé ! Mais non, il ne se croyait pas si malade, il ne voulait pas mourir, et ses parents n'ont pas voulu l'effrayer ! Oh ! Mon Dieu ! Quelle préparation pour se présenter devant Dieu ! Quel jugement avec ce coeur impur, ces mains impures, ces lèvres impures, etc !... Voilà pourquoi ils ne verront pas Dieu; tant pis pour eux; c'est bien leur faute.

(60). Source : archives privées, Saint-Antonin.

rents... (dans le cas)... où les autorités auraient des raisons de croire que le défaut de tenture dût amener des difficultés sérieuses, elles pourraient prendre des mesures pour que les maisons de non catholiques fussent tendues aux frais de la commune, mais ce moyen ne doit être employé qu'avec une extrême réserve... le défaut de tenture ne saurait à l'avenir donner lieu à aucun procès verbal et à aucune poursuite de la part de l'administration contre les non catholiques. ..."

Le pouvoir civil, lui aussi, tente de se donner le lustre de festivités propres à frapper les imaginations. Il n'est guère de naissances royales ou impériales, de mariages princiers, qui ne soient l'occasion pour le pouvoir de demander l'organisation de festivités locales. Ces demandes semblent susciter peu d'échos à Saint-Antonin et les régimes successifs paraissent surtout réduits, à ces occasions, à faire vérifier par la police, les allégeances obligées et les "marques extérieures de déférence". Ainsi, en 1856, dans une lettre "très confidentielle", le préfet écrit au commissaire de police de Saint-Antonin : *"... M.M. les curés des paroisses du département ont dû recevoir une lettre épiscopale relative à la célébration de la naissance de S. A. le Prince Impérial. Je vous prie de me faire connaître confidentiellement si cette lettre a été lue dans les églises des communes de votre canton et l'effet qu'elle a produit sur les populations. ...*"

Il faut attendre le triomphe, au plan national, du camp républicain, après 1880, pour qu'à Saint-Antonin, la fête et la politique se réconcilient. Pourtant, il faudra encore pas mal de temps pour que les habitudes des fonctionnaires d'autorité enregistrent cette transformation. En 1884, par exemple, il est assez clair que les participants aux festivités du 14 juillet sont encore des suspects aux yeux du commissaire de police qui relate l'événement : *"... Dans la soirée, quelques détonations d'artillerie ont annoncé au public la fête nationale du 14 juillet. La journée du 14 a été beaucoup plus mouvementée à cause de la fête. Les divers jeux offerts par l'administration ont été vivement disputés. Un banquet de 125 couverts se donne chez Monsieur Picard sous le patronnage de M.M. Bromet, Davet, Dèzes, Bassoue et Dumas, ce dernier instituteur. Plusieurs discours ont été prononcés par ses (sic) Messieurs, lesquels ont été vivement applaudis au cri de Vive la République. Parmi les banqueteurs nous avons remarqué bon nombre d'ouvriers. Tout en attendant l'heure dinatoire et l'arrivée de Mr Dèzes, presque toute la troupe a parcouru deux fois la ville en chantant la Marseillaise et en criant Vive la République. La nuit du 14 au 15 a été bruyante et tapageuse. Les copieuses libations qui s'étaient absorbées au banquet ainsi que toutes autres en sont cause.... . ... Dans l'après- midi du dimanche 20 juillet, plusieurs jeunes gens de Saint-Antonin se permirent de parcourir les rues de la ville en chantant, ayant dans leurs mains un drapeau tricolore. Celui qui le portait*

avait autour de son corps une écharpe rouge : vu ces faits avons cru de notre devoir de leur saisir ces deux objets que nous avons déposés en notre bureau. Nous les avions en outre prévenus que nous dresserions procès verbal contre eux, chose qui n'a point été faite vu que Mr Pradel les a pardonnés..." (61).

Cette police des réjouissances des citoyens qui caractérise presque tout le siècle, apparaît comme la contrepartie, au plan local, de l'interdit qui pèse sur toute expression politique, hors celle du pouvoir. Tout se passe comme si ce pouvoir, privé de son propre fait des points de repère que constituent une opposition légale et une vie un tant soit peu démocratique, érigeait, dès lors et d'autant plus, la vie quotidienne, l'émotivité et les humeurs des citoyens en seuls champs possibles d'émergence du danger et de la politique.

Il est caractéristique, à cet égard, au milieu du siècle, que les grands événements à retentissement national sont à peu près absents, en tant que tels, des actes d'autorités municipales à peu près inamovibles mais qu'ils sont, par contre, l'occasion de mesures répressives visant le domaine des mœurs et de la vie sociale des Saint-Antoninois.

On a vu précédemment ce qu'il en était pour la Restauration qui fait de la danse et de la musique des objets de scandale. Le coup d'état de Louis Napoléon Bonaparte, quant à lui, est contemporain, en 1851, d'un arrêté municipal qui règlemente de façon restrictive l'activité des cafés, des cabarets, des colporteurs et des spectacles forains (62) et qui soumet à la censure de l'autorité municipale, entre autres choses, le rire et la chanson. De même, la seule trace que laisse, dans les archives municipales, la Commune de Paris, c'est un arrêté municipal qui interdit les chants (a-t-on chanté dans les rues de Saint-Antonin pour marquer son soutien à la Commune ?). En mars 1871, le maire écrit au préfet : "*...durant la guerre, j'avais empêché les chants dans les rues et les cabarets mais à l'occasion du carnaval et dans la perspective de la paix ardemment désirée par la population, les chants habituels et permis en temps ordinaires, ont recommencé. Je les vois inconvenants et j'ai pris un arrêté pour les défendre absolument... Je vous l'envoie en vous priant de l'approuver...*".

ARRÊTÉ MUNICIPAL DE MARS 1871

Considérant que la situation douloureuse faite à la France par nos défaites... impose aux populations une attitude digne et réservée.

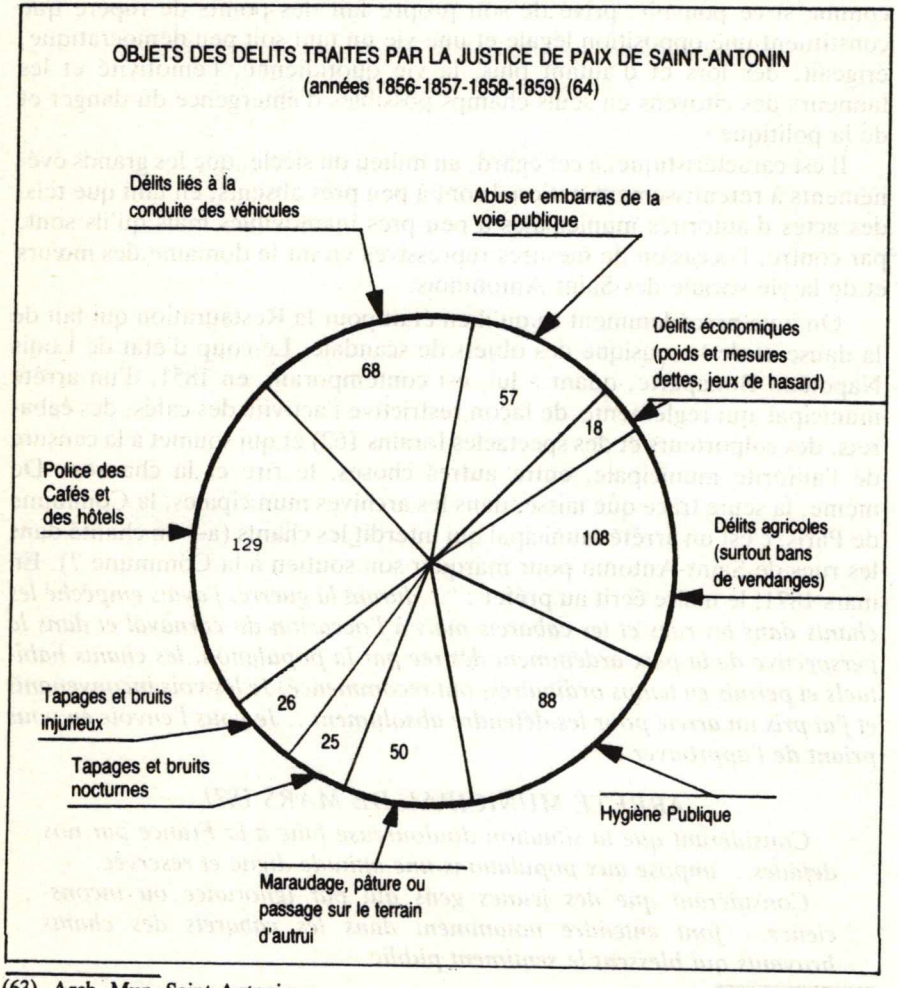
Considérant que des jeunes gens qui par ignorance ou inconscience... font entendre notamment dans les cabarets des chants bruyants qui blessent le sentiment public.

(61). Rapports du commissaire de police au maire de Saint-Antonin ; Arch. Mun.

(62). Cité au chapitre sur "un objet de suspicion privilégié : la mobilité des personnes".

Art.1 : Il est défendu jusqu'à ce que l'interdiction soit levée de chanter dans les rues, les cafés ou les cabarets... . (63)

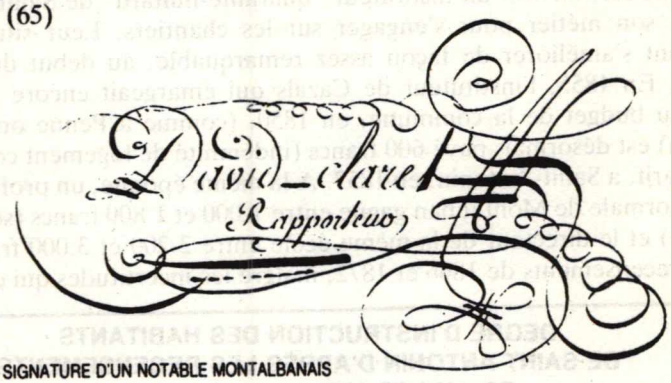
L'analyse des délits traités par la justice de paix de Saint-Antonin, au milieu du siècle, met également en évidence la force de cette emprise, plus moralisatrice que morale, sur la vie quotidienne des Saint-Antoninois, à cet époque.



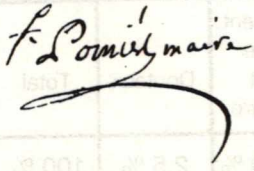
(63). Arch. Mun. Saint-Antonin.
(64). Source : dépouillement des procès verbaux ; Arch. Mun.

5 - LANGUE MATERNELLE ET "PARLER FRANÇAIS" : UNE CIVILISATION ENCORE ESSENTIELLEMENT ORALE.

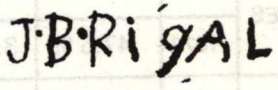
Au milieu du siècle, la grande majorité de la population de Saint-Antonin participe encore d'une civilisation essentiellement orale où la pratique courante de la lecture et de l'écriture, aussi bien que la maîtrise de la langue française, demeurent le privilège ou la singularité de ceux qui administrent, plaident, jugent, commercent ou catéchisent. En 1898, encore, évoquant les personnes âgées d'un village de l'Aveyron proche de Saint-Antonin (Monteils) l'instituteur écrit : "*... beaucoup n'ont jamais tenu une plume. L'idéal de l'enseignement était de savoir son catéchisme et de pouvoir lire ses prières à la messe*" (65)



SIGNATURE D'UN NOTABLE MONTALBANAIS



SIGNATURE D'UN NOTABLE DE SAINT-ANTONIN



SIGNATURE D'UN TISSERAND SAINT-ANTONINOIS

(milieu du XIXème siècle)

(65). Cité par Gérard Cholvy dans "Histoire du Rouergue". Ouvr. cité.

L'instruction ne semble pas encore une priorité de la collectivité. Décrivant sa classe, l'instituteur de l'école prostestante de Saint-Antonin écrit en 1859 : "*... le mobilier de l'école se réduit aux tables, à une méthode de lecture Peigné en fort mauvais état, à un tableau noir et à quelques cartes de géographie déchirées. Les tables sont insuffisantes pour que tous les enfants puissent prendre part à la leçon d'écriture...*" (66).

En 1836 et en 1856, il y a deux instituteurs à Penne pour une population d'âge scolaire qui est sans doute comprise entre 200 et 250 enfants. Il n'y en a qu'un à Cazals, à la même époque, et ils sont six ou sept à Saint-Antonin pour une population scolarisable de près de 600 enfants. Leurs salaires vers 1850, de 200 à 300 francs par an, ne les distinguent pas de la misère générale. C'est plus ou moins le salaire d'un ouvrier qualifié à la papeterie de Saint-Antonin ou d'un garçon meunier. Au moment de la construction du chemin de fer, on voit un instituteur "quarante-huitard" de Saint-Antonin déserter son métier pour s'engager sur les chantiers. Leur situation va cependant s'améliorer de façon assez remarquable, au début du Second Empire. En 1855, l'instituteur de Cazals qui émargeait encore pour 200 francs au budget de la commune, en 1850, (comme à Penne ou à Saint-Antonin) est désormais payé 600 francs (indemnité de logement comprise). Même tarif, à Saint-Antonin, en 1857. A la même époque, un professeur de l'école normale de Montauban gagne entre 1.000 et 1.800 francs (selon l'ancienneté) et le directeur de la même école entre 2.200 et 3.000 francs.

Les recensements de 1866 et 1872, malgré les incertitudes qui caractéri-

DEGRÉ D'INSTRUCTION DES HABITANTS DE SAINT-ANTONIN D'APRÈS LES RECENSEMENTS DE 1866 ET 1872 (population totale).

		Ne savent ni lire ni écrire	Savent lire seulement	Savent lire et écrire	Douteux	Total
HOMMES	**1866**	50 %	8,6 %	38,9 %	2,5 %	100 %
	1872	47,5 %	3,3 %	48,2 %	1 %	100 %
FEMMES	**1866**	65 %	9,4 %	23,1 %	2,5 %	100 %
	1872	62,5 %	6 %	31,3 %	1,2 %	100 %

(66). Arch. Mun. Saint-Antonin.

DEGRÉ D'INSTRUCTION DES JEUNES GENS DE SAINT-ANTONIN (de 6 à 20 ans) EN 1872.				
Ne savent ni lire ni lire écrire	**Savent lire seulement**	**Savent lire et écrire**	**Douteux**	**Total**
31 %	**13 %**	**55 %**	**1 %**	**100 %**

sent ces décomptages, nous donnent une indication des progrès de l'instruction à cette époque.

Même si l'analphabétisme paraît plus répandu chez les personnes âgées que chez les plus jeunes, ces chiffres mettent en évidence qu'une large majorité de la population demeure, en 1872, étrangère à la pratique de la lecture et davantage encore à celle de l'écriture.

Si on compare ces résultats à ceux de la même enquête pour l'ensemble du département voisin de l'Aveyron (27% des hommes et 30% des femmes n'y savent ni lire ni écrire, en 1872) on ne peut qu'être frappé par le retard (ou la résistance) qui se manifeste à Saint-Antonin. L'analphabétisme y paraît près de deux fois plus important que la moyenne aveyronnaise où la dominante rurale est plus nette qu'à Saint-Antonin.

L'inégalité entre les hommes et les femmes face à l'instruction est également assez considérable. La scolarité est pourtant, dès cette époque, gratuite, pour les deux sexes à Saint-Antonin.

Lorsque, dans ses mémoires, Jean Manié évoque les femmes qui ont bercé son enfance (vers 1880), l'association femme-ignorance est un thème presque obsessionnel. De sa grand-mère, il dit qu'elle était : "*... une vieille fille de Montricoux, pas très intelligente, illettrée, bonne à la mendicité et à avoir des enfants...*" et de sa mère "*... (c'était)... un coeur naïf, inconscient, elle était d'un tempérament très facile, un peu simplette et illettrée, tout juste bonne à tout faire, un peu de soupe et des enfants...*" et plus loin "*... (elle)... s'ennuyait à Rodez, cette grande ville, deux gosses sur les bras, pas du tout intelligente, ne sachant rien acheter, ils moururent de faim...*".

Une bonne dose de mysoginie n'est sans doute pas absente de ces propos. Elle paraît, au demeurant, socialement fort répandue à cette époque et la non scolarisation des filles en est aussi une manifestation flagrante.

En outre, dans une économie locale où prédominent encore les structures familiales autocentrées, et la précarité de la survie, l'école ne semble pas encore très fortement investie d'une demande sociale de promotion. L'émergence de l'individu sur le groupe est le résultat d'un lent travail qui ne semble pas achevé, à Saint-Antonin, au milieu du siècle.

"J'ai eu à lutter, lors de mon arrivée ici, contre les habitudes contractées par les parents de retirer les enfants avancés en âge dès que les beaux jours commencent. Mais je crois avoir fait comprendre au plus grand nombre d'entre eux tout le retard qu'occasionne, dans les progrès de leurs enfants, un tel état de choses..." (67) écrit par exemple, en 1859, l'instituteur de l'école protestante de Saint-Antonin. Période clé que celle où se constituent les notions de retard et d'avance comme enjeux de la réussite sociale. Une organisation du temps (pas seulement scolaire) fondée sur la concurrence individuelle et la hiérarchie des carrières va de plus en plus prendre le pas sur les anciens rythmes collectifs et l'immobilité des structures sociales. Par rapport à ce devenir, la rude pédagogie de l'époque a une fonction d'impulsion assez nette : *"...mes élèves ...nourrissent une sainte rivalité qui les porte à rechercher par l'étude et le travail, la première place. Je ne néglige rien non plus de ce qui me paraît propre à les stimuler; compositions hebdomadaires, classements trimestriels, bons points et mauvais points... Au reste, rien n'est plus propre, ce me semble, à élever le niveau intellectuel d'une classe que les exercices encyclopédiques..."* (67) écrit, en 1860, dans un rapport, l'instituteur déja cité.

Tout se passe par ailleurs comme si les édiles de la commune, à cette époque, dans le même temps qu'ils font très peu de choses pour l'instruction publique, étaient culpabilisés par leur inaction (68) (ou la résistance de leurs administrés). Les statistiques de scolarisation que la commune adresse à l'inspection académique, dans les années 1860, paraissent en effet falsifiées. Elles font apparaître un taux de non scolarisation très faible (32 enfants ne fréquentent pas l'école pour 428 enfants scolarisés). Mais ce résultat brillant n'est obtenu que par l'artifice d'une sous-estimation de près du quart de l'effectif de la population scolarisable (environ 570 au recensement de 1861).

Au demeurant, la promptitude de ces mêmes autorités à interpréter les besoins ou les désirs de la population dans le sens le plus restrictif, est assez remarquable. En 1853, par exemple, le projet se forme d'établir une crèche à Saint-Antonin. Est-ce la préfecture qui a suscité ce projet ou une initiative locale ?, on ne le sait pas. Par contre, la réaction du maire nous est connue puisqu'il écrit au préfet que *"... ce serait nuisible à Saint-Antonin. D'après la connaissance que j'ai de l'esprit de la localité, aucune mère honnête n'apporterait son enfant à la crèche dans le cas où elle serait créée..."* (69).

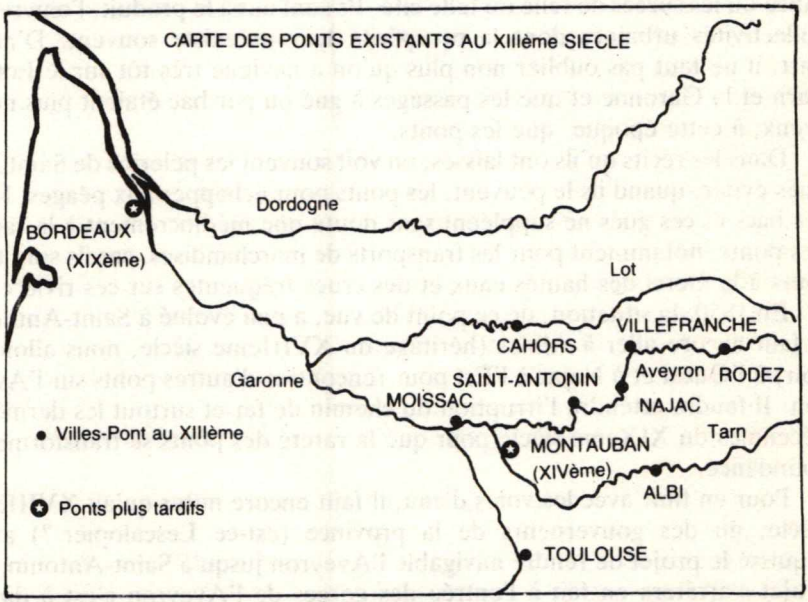
(67). Arch. Mun. Saint-Antonin.
(68). Roger Béteille dit de l'administration qu'elle n'a de cesse de "houspiller les notabilités locales à ce sujet".
(69). Arch. Mun. ; Reg. Corr.

6 - LA SITUATION ROUTIÈRE

UNE VILLE-PONT

La fortune précoce de Saint-Antonin, aux XIIIème et XIVème siècles, est sans doute pour partie liée au pont qui y franchit l'Aveyron et dont l'existence est avérée dès le XIIIème siècle (on ignore s'il est l'œuvre du pouvoir consulaire ou du monastère). Il faut en effet imaginer la rareté des ponts à cette époque. Vers l'Ouest, il faut aller jusqu'à Moissac (70) et à l'Est jusqu'à Najac ou Villefranche pour trouver d' autres ponts sur l'Aveyron. Au delà de Moissac, si l'on suit la rive droite du Tarn puis de la Garonne, il n'y a plus de pont jusqu'à la mer ! (celui de Bordeaux sera construit en 1822).

Au Nord, le pont fortifié de Cahors est un des rares points de passage commode sur le Lot. Quant à la Dordogne et sur la très ancienne route de poste Paris-Toulouse (aujourd'hui RN 20), elle se franchit par bac jusqu'en 1822, à Souillac. Le Tarn et la Garonne, plus au Sud, sont de véritables barrières naturelles : le pont de Montauban sur le Tarn est plus tardif (milieu



(70). Une des routes de pélerinage de Saint-Jacques de Compostelle empruntait ce pont mais le franchissement de la Garonne est décrit dans la plupart des guides et récits de pélerinage comme un des calvaires du voyage.

du XIVème) que celui de Saint-Antonin et au XIIIème siècle, hors Moissac, il faut sans doute remonter jusqu'à Albi pour franchir le Tarn à sec. Quant à la Garonne, le pont de Toulouse est, jusqu'en 1822 (date de la construction du pont de Bordeaux), le seul à la franchir et au milieu du XIXème siècle, encore, il n'y a pas un pont entre Toulouse et Bordeaux.

L'histoire de la construction des ponts et des configurations de l'espace qu'elle a organisées reste sans doute à écrire. Mais le peu que nous savons permet d'apercevoir que la construction du pont de Saint-Antonin n'a pas été un événement médiocre. Il a placé la cité, dès le XIIIème, à un nœud de communication privilégié entre le Quercy et l'Albigeois, entre la France du Nord-Ouest, le Languedoc et les pays toulousains. Aussi bien d'ailleurs qu'entre les ports de l'Atlantique (Bordeaux, La Rochelle) et ceux de la Méditerranée.

Il est probable que l'achèvement du pont de Montauban, au milieu du XIVème, détourna de Saint-Antonin une partie des trafics dont la cité était le point de passage obligé.

D'un autre côté, l'importance considérable des ponts, à cette époque, ne doit pas non plus être surestimée. Ils n'expliquent pas à eux seuls la croissance ou les succès de telle ou telle cité. Ils sont aussi le produit, l'œuvre, de collectivités urbaines dont la prospérité leur préexiste souvent. D'autre part, il ne faut pas oublier non plus qu'on a navigué très tôt sur le Lot, le Tarn et la Garonne et que les passages à gué ou par bac étaient plus nombreux, à cette époque, que les ponts.

Dans les récits qu'ils ont laissés, on voit souvent les pélerins de Saint Jacques éviter, quand ils le peuvent, les ponts pour échapper aux péages. Mais ces bacs et ces gués ne suppléent sans doute que médiocrement à la rareté des ponts, notamment pour les transports de marchandises, car ils sont toujours à la merci des hautes eaux et des crues fréquentes sur ces rivières.

En 1850, la situation, de ce point de vue, a peu évolué à Saint-Antonin. Il faut encore aller à Albias (héritage du XVIIIème siècle, nous allons le voir) à l'Ouest et à Najac à l'Est pour rencontrer d'autres ponts sur l'Aveyron. Il faudra attendre l'irruption du chemin de fer et surtout les dernières décennies du XIXème siècle pour que la rareté des ponts se transforme en abondance.

Pour en finir avec les voies d'eau, il faut encore noter qu'au XVIIIème siècle, un des gouverneurs de la province (est-ce Lescalopier ?) avait esquissé le projet de rendre navigable l'Aveyron jusqu'à Saint-Antonin. Ce projet s'arrêtera en fait à l'entrée des gorges de l'Aveyron c'est à dire à Montricoux qui est accessible à la navigation dès 1770. En 1812, le maire de Saint-Antonin évoque encore ce projet dans une correspondance : "... *il n'y a point de bateaux, la rivière d'Aveyron n'ayant pas été rendue navigable jus-*

qu'à Saint-Antonin quoique il y a cinquante ans, l'ancien gouvernement ait eu le projet de faire remonter la navigation jusqu'à cette ville et qu'on eut déjà fait des dispositions pour cela. Mais un changement d'intendant de la province qui l'avait à coeur, fut la cause que ce projet n'eut pas lieu son successeur l'ayant négligé..."(71).

Ce grand oeuvre (les difficultés à surmonter étaient considérables) incluait la canalisation de la Vère, avec embranchement dans l'Aveyron à hauteur de Bruniquel, pour faciliter les débouchés des bois et des minerais de fer de la Grésigne (72).

L'HÉRITAGE DE L'ANCIEN RÉGIME

Saint-Antonin s'est donc trouvé très tôt à la croisée, non de routes, elles sont quasi inexistantes à cette époque, mais de chemins muletiers ou de "roulage", mettant en communication des régions relativement isolées.

La situation routière de Saint-Antonin, au XIXème siècle (et même jusqu'à aujourd'hui), restera longtemps déterminée par les choix faits, au siècle précédent, par l'intendant Lescalopier (73) qui de 1740 à 1756 est, en Haute-Guyenne (Quercy et Rouergue), le promoteur extrêmement actif d'un plan ambitieux de routes royales qui allait bouleverser les voies de communication et l'organisation spatiale de la province (74).

"... Aux yeux de Lescalopier, tout l'intérêt se concentre sur les routes qui partent de Montauban vers le Nord, et qui ont reçu les numéros 1 et 3. Il s'agit de la route de Montauban à Montpellier par Villefranche et Millau...

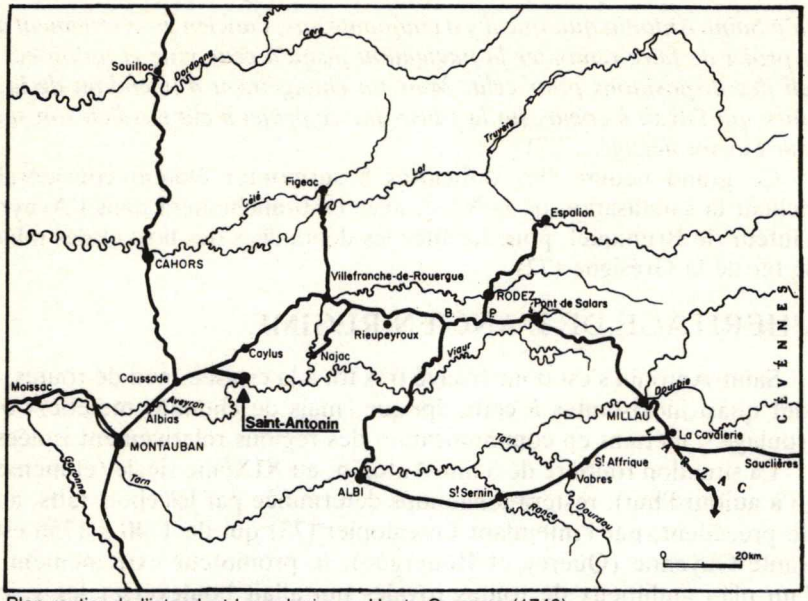
Nous sommes là en présence de la grande entreprise de l'intendant Lescalopier. Pour la route de Paris, il abandonna le tracé qui mène au pont de Loubéjac. Celui-ci, ébranlé par une grande crue de l'Aveyron, menaçait ruine. De plus, le tracé de Loubéjac à Molières et à Cahors, était très difficile à moderniser dans les côteaux de molasse où les terrains étaient instables. Lescalopier décida d'abandonner cette route et de la remplacer par une voie nouvelle à double fin : sur la ligne droite de Montauban à Caussade, soit 22 kilomètres, on aurait une seule route pour Paris et pour Villefranche. Il y avait là un grand obstacle à surmonter : le franchissement de l'Aveyron à Albias. En ce point, un ouvrage considérable est prévu. Les crues de l'Aveyron sont dangereuses. Il faut édifier un pont monumental. Lescalopier en fait admettre le

(71). Arch. Mun. Saint-Antonin.

(72). Un plan détaillé de ce projet est conservé aux archives nationales dans la série F 14.

(73). C'est un des disciples les plus actifs en province de Daniel Trudaine, inspirateur des plans routiers de la monarchie (au XVIIIème) et fondateur de l'école et de la commission des Ponts et Chaussées.

(74). Pour toute cette question, notre source essentielle est l'article de H. Enjalbert : "La nouvelle route royale de Villefranche à Millau au XVIIIème siècle" ; Rodez, 1974.



Plan routier de l'intendant Lescalopier en Haute Guyenne (1749)

projet par Trudaine qui, à la même époque, fait construire les ponts d'Orléans, de Joigny, de Semur, de Montereau, d'Angoulème, de Port-de-Piles. Il s'agit à Albias d'un ouvrage d'art à trois arches, dont l'exécution demandera une vingtaine d'années de travaux et de gros crédits. Il est vrai qu'il sera le seul dans son genre pour toute la Généralité. Lescalopier fait en sorte que ses routes suivent les dorsales et qu'elles n'exigent pas de grands ponts, trop onéreux à construire. Au-delà de Caussade, la route n° 3 se sépare, en Y, de la route n° 1. Celle-ci se dirige sur Cahors, puis à travers le Causse, elle gagne Souillac, ... Arthur Young, le célèbre agronome anglais, suivra cette route au cours de l'été 1786. Il dira son admiration pour cette voie de communication toute neuve, l'une des meilleures routes de France et donc du monde à l'époque. ...

De Caussade, sur 48 kilomètres, la route n° 3 file en droite ligne jusqu'à la côte de Caylus, cependant qu'un embranchement, tiré lui aussi au cordeau mène, en 8 kilomètres, au point de vue d'où l'on descend en trombe dans le Nobleval de Saint-Antonin. Au sortir de la cuvette de Caylus, la route n° 3 se dirige sur Villefranche, par Mémer, selon un tracé qui, là encore, est entièrement neuf. Il néglige Parisot et monte vers le Nord-Est à la rencontre, au carrefour de Rosières, du chemin, à l'époque en mauvais état, qui mène de Villefranche à Cahors.

A Villefranche où un pont médiéval franchit l'Aveyron, tout le système routier traditionnel est abandonné. Seul le tracé de la route de Figeac par Villeneuve sera maintenu. ...

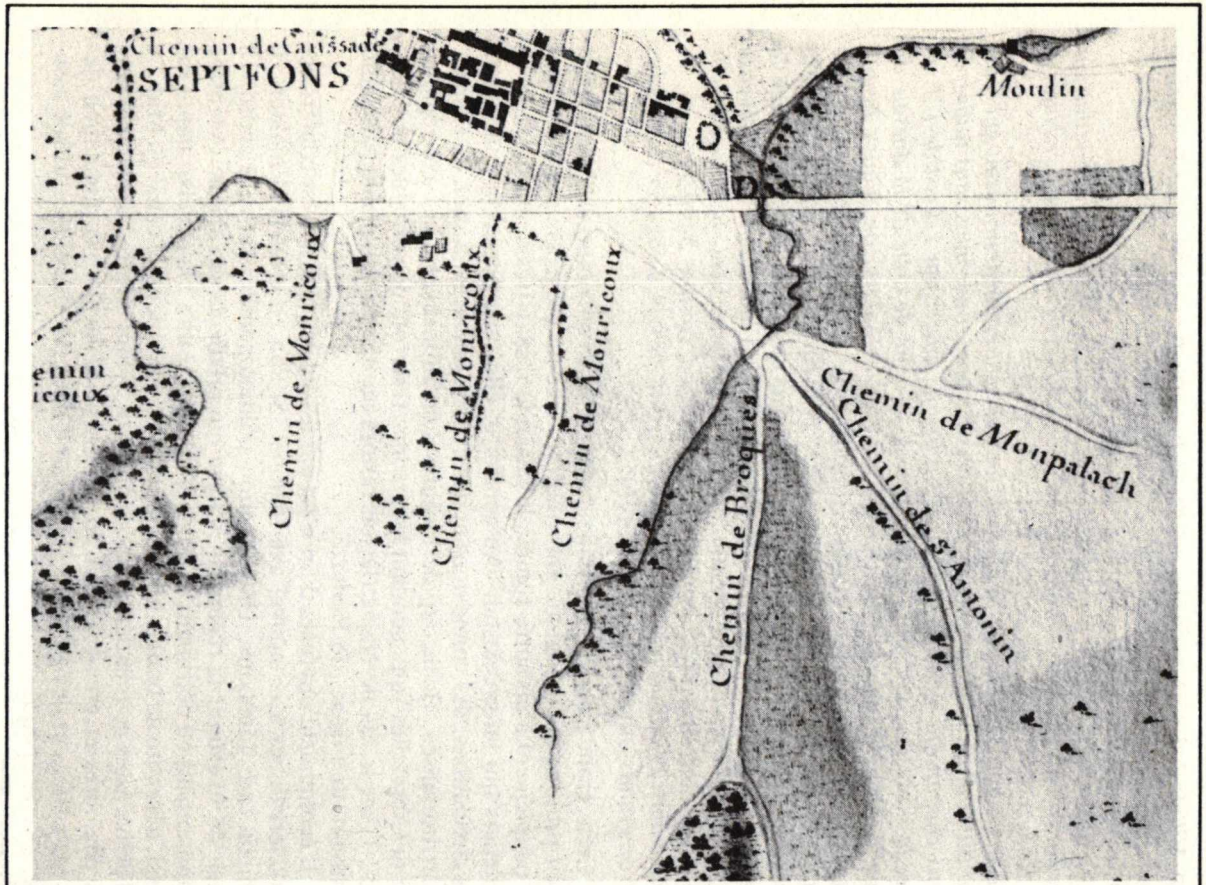
Au Sud-Ouest de Villefranche, le vieux chemin de Montauban qui filait sur Parisot, fut abandonné, comme il vient d'être dit, et de même ceux de Najac et de Rodez. ...

L'intendant Lescalopier fit adopter un tracé entièrement nouveau qui, partant du pont de Villefranche, montait vers Rieupeyroux, mais sans utiliser le vieux chemin qui menait à ce bourg. Au lieu de passer par Labastide-L'Evêque, la nouvelle route suit très exactement la ligne de crête de la dorsale du Ségala. De telle manière que, jusqu'au Pont-de-Salars, on n'aura besoin d'aucun ouvrage d'art de quelque importance. De même, pour atteindre Najac, un embranchement est prévu (75) - et la carte en est établie - depuis la Baraque de Pachins. On évite ainsi les travaux onéreux qu'aurait exigé la mise en état du vieux chemin direct qui montait de Villefranche vers Sanvensa et que reprendra plus tard la nationale 122. Pour rester sur le plateau, on évite à la fois Sanvensa et la Fouillade. Najac, tout comme Saint-Antonin, se trouve ainsi relié à la route n° 3, sans qu'il soit besoin d'engager des crédits sur de grands ouvrages d'art. ..." (76).

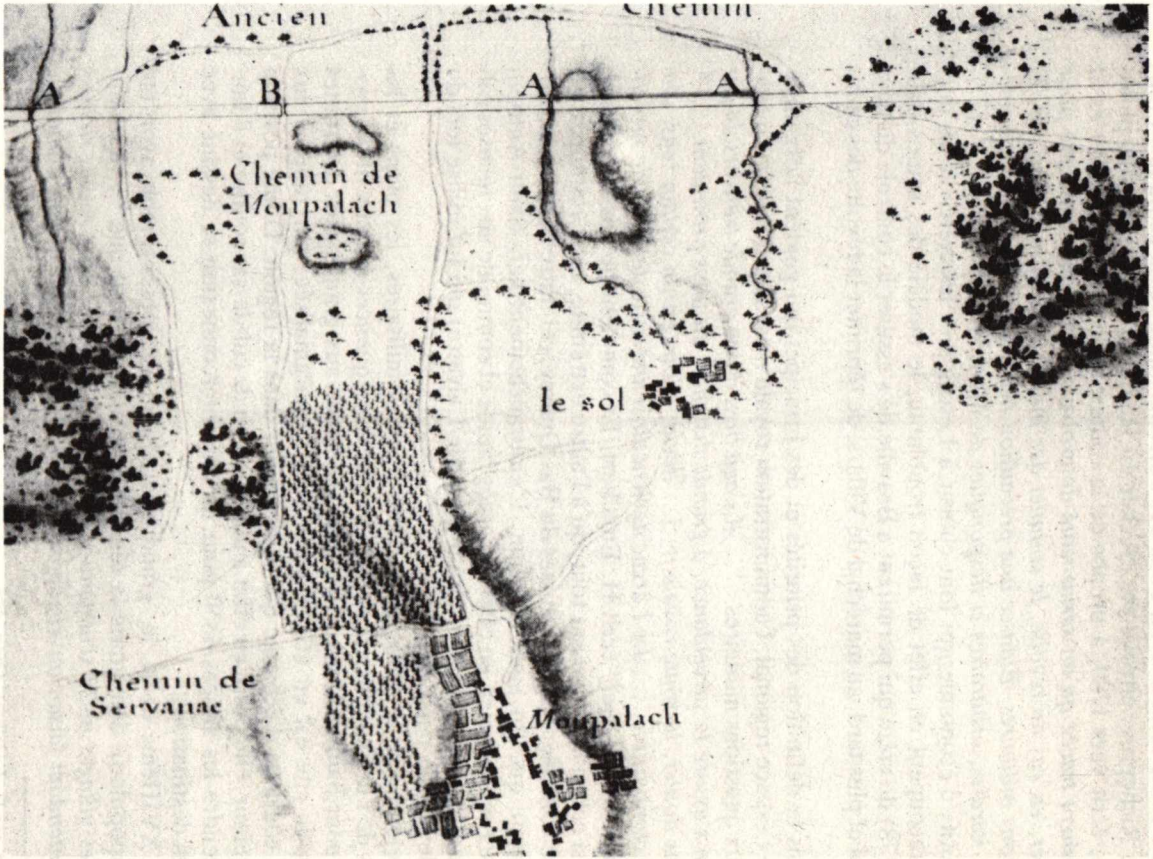
Cette grande dorsale qui taille dans le vif des circulations coutumières, obéit presque à une logique autoroutière. Elle ne progresse pas d'un point de peuplement à un autre comme le faisait le réseau très dense de chemins muletiers qui lui préexistait. Au contraire, elle superpose à la multiplicité des circulations, des connexions et des étapes, une organisation de l'espace déterritorialisée. Beaucoup de localités sont rattachées à cet axe régional par des "bretelles" qui, pendant longtemps, resteront de véritables "culs-de-sac". C'est le cas de Najac (là, on restera au niveau des plans), de Saint-Antonin, de Figeac, de Rodez.

L'économie d'ouvrages d'art n'est pas le seul principe à avoir conféré ces caractéristiques à ce nouvel axe régional. Si l'on en croit H. Enjalbert, il remplit trois fonctions. Une fonction politico-administrative d'abord : il s'agit de structurer la région sur un axe qui privilégie sa capitale excentrée (Montauban) au détriment de Rodez. Fiscale ensuite : la gabelle, impôt sur le sel, nécessite de bonnes routes. Depuis l'achèvement du canal du Midi, le sel arrive assez commodément à Montauban; il faut encore l'acheminer vers les chambres et greniers à sel de l'intérieur et faciliter la circulation des forces armées et des gabelous sans quoi il n'est pas de rentrée fiscale assurée, à cette époque.

(75). Il ne sera pas construit.
(76). H. Enjalbert, ouvr. cité ; p. 366,367 et 368.



Plan de la route royale de Montauban à Millau de l'intendant Lescalopier (1759-Ach. Nat.) Ici, aux limites de la commune de Saint-Antonin, le village de Septfonds (bastide du XIIIème siècle) qui connaîtra, au siècle suivant, un développement spectaculaire quand l'industrie du chapeau de paille y prospèrera. L'embranchement vers Saint-Antonin, prévu et entrepris par Lescalopier (en face du moulin, à droite du village), n'est pas dessiné sur ce plan.



La grand-route de Lescalopier évite le hameau de Monpalach (commune de Saint-Antonin). En plein XVIIIème c'est presque une logique autoroutière qui se superpose ici à la prolifération des circulations muletières progressant d'un point de peuplement à un autre.

Cette route semble avoir aussi des objectifs militaires spécifiques. François de Richeprey, envoyé par Necker en Haute-Guyenne, ami des philosophes, écrit vers 1780, à propos de la route royale n° 3 : *"... (elle) est si bizarrement tracée qu'on serait tenté de croire qu'elle a été construite pour s'assurer, en cas de révolte, le sommet des montagnes, afin d'y diriger des opérations militaires. Etait-ce une précaution nécessaire pour étayer les opérations hardies, arbitraires et despotiques de Monsieur Lescalopier ?"* (77). Les motifs d'économie qui font choisir à Lescalopier les crêtes et les dorsales, recoupent en effet de façon troublante, le modèle des routes militaires (78) de crête qui permirent à Basville de s'assurer le contrôle du pays cévenol et plus tard, au maréchal de Villars, de réprimer la révolte des camisards.

Dans la définition des priorités et des principes qui guident l'organisation de l'espace régional, l'administration royale n'est sans doute pas insensible aux questions militaires : *"... il s'agit bien d'une grande tranversale par quoi on s'assure la surveillance, à grande distance, du pays protestant. ... A n'en pas douter, la route royale n° 3... devait avoir, en un certain sens, une finalité comparable.... . Le Larzac devient ainsi une sorte de glacis de surveillance du pays cévenol"* écrit H. Enjalbert. Et comment ne pas remarquer, même si cela n'explique pas tout, qu'à l'autre extrémité, cette route permet aussi de contrôler, par les causses du Bas Quercy, cet autre bastion du protestantisme que fut Saint-Antonin. L'embranchement vers Saint-Antonin de cette route permet, en effet, un accès rapide et commode aux falaises calcaires qui dominent la cité, en un point (le Calvaire) qui fut utilisé lors du siège de la ville par Louis XIII.

Quelque soit le poids des arrière-pensées militaires, les plans et les œuvres de l'intendant Lescalopier ont des conséquences nettement défavorables pour Saint-Antonin. Bien que raccordée aux grands axes des routes royales, la cité est en effet mise à l'écart, marginalisée, par rapport aux grands courants d'échange qui se dessinent dans la région. D'une position de carrefour, elle passe en effet à une position de cul-de-sac routier et il faudra attendre les années 1850 pour qu'une interconnexion se dessine avec d'autres destinations.

Au XVIIIème siècle, le "grand œuvre" de Lescalopier semble avoir été fort impopulaire dans toute la région. H. Enjalbert écrit que *"... les habitants des villages ne se sentaient pas concernés par les larges routes royales que l'Intendant faisait ouvrir dans le pays... la vie agricole y était archaïque*

(77). Cité par H. Enjalbert. Ouvr. cité.
(78). Aménagées de telle sorte qu'il n'en est aucune *"où l'on ne puisse faire rouler du canon et porter des bombes"*.

et, le plus souvent, il n'y avait pas d'excédents de récolte à exporter. Quant au bétail que l'on pouvait vendre, il se transportait de lui-même à l'extérieur par le moindre petit chemin... aussi la route royale était-elle "étrangère" au pays...". Cette impopularité semble d'ailleurs avoir été renforcée par les impôts exceptionnels (sur le sel) dont la construction de cette route fut l'occasion dans toute la région ainsi que par les lourdes corvées auxquelles furent assujettis, pour la construction, les habitants de toutes les communautés situées à moins de 3 lieues (12 kilomètres, ce qui inclut Saint-Antonin) de la route : 30 à 40 jours par an et par assujetti pour les grands chantiers et 8 à 15 jours par an quand le gros œuvre avait été réalisé, nous dit Enjalbert. Corvées d'une exceptionnelle rigueur quand on les compare au maximum de 4 "journées de prestations" qui, au XIXème siècle, prendront le relais de ces corvées pour la réalisation du réseau local.

Monteil, en 1802, confirme l'impopularité de la route royale du XVIIIème siècle : *"... Quoique les chemins ayent toujours été si difficiles dans le Rouergue, qu'aux siècles passés, plusieurs monastères faisaient sonner tous les jours les cloches pour avertir les voyageurs égarés, il faut cependant convenir que trente ans avant la révolution, les habitants ne sollicitaient pas très vivement pour avoir des routes : quelques-uns même en craignaient la direction sur leurs héritages, et tâchaient de les détourner comme des torrents destructeurs. ..."* (79).

Dans le même temps, il nous permet de mesurer l'importance de la transformation des mentalités qu'a opérée la Révolution. Le désenclavement des esprits, la révolution culturelle, précèdent et rendent désirable la transformation de l'espace :*"...Ils sont passés aujourd'hui à l'autre extrême : chacun a demandé qu'une route traversât son canton, et a prétendu que celle-là était la plus urgente et la plus utile. Les administrations pour pouvoir contenter un grand nombre de propriétaires, ont élevé un grand nombre d'ateliers. ... Les habitants de l'Aveyron, sentent tellement la nécessité de ces routes, dont plusieurs sont commencées depuis long-temps, qu'ils offrent, pour leur construction des sommes considérables, ainsi qu'un grand nombre de journées d'hommes et d'animaux. ... La France qui conquiert au nord des Départements par les armes, en conquiert alors un au midi par les grands chemins : dès ce moment l'Aveyron est vraiment réuni à la République, et donne la main à tous les Départements voisins. Mais pour que ce tableau soit celui d'un avenir prochain, de notre avenir, il faut, je le répète, que l'Etat vienne à notre secours..."* (80).

---

(79). Alexis Monteil, ouvr. cité.
(80). Alexis Monteil, ouvr. cité.

La métaphore du militaire et de la conquête qu'emploie, ici, Monteil illustre à merveille l'aphorisme de Clausewitz selon lequel "la politique n'est que la continuation de la guerre par d'autres moyens". La route et le désir de route vont être indissolublement liés, pendant tout le XIXème siècle, à l'accouchement de l'espace national et de la citoyenneté française. La guerre, au terme de ce processus, y trouvera aussi son compte dans le cadre d'une mobilisation qui ne sera plus - hélas ! - seulement métaphorique.

SITUATION ROUTIÈRE JUSQU'EN 1850.

La situation routière de Saint-Antonin, au début du XIXème siècle, conséquence des plans de Lescalopier, est celle d'un cul-de-sac routier. Dans ses réponses à un questionnaire du ministre de l'Intérieur, le maire de Saint-Antonin explique, en 1812, les conséquences de cette situation : *"... les voituriers étrangers viennent très rarement à Saint-Antonin à défaut de grande route... les voitures qui fréquentent cette place... sont toutes prises sur la commune et il y a, à Saint-Antonin, 5 charretiers et un nombre égal (de transporteurs)... à dos de mulet... D'après mes réponses, vous voyez, Monseigneur, que nous n'avons ni routes ni rivière navigable. Aussi, quelques laborieux et sobres que soient les habitants de cette commune, ils ne peuvent qu'avec la plus grande peine pourvoir à leurs besoins. La route de Cahors à Alby et autres villes du ci-devant Languedoc est néanmoins très avancée sur toute la partie du Tarn et il reste à faire ou parachever environ 2.500 toises de chemin sur un terrain en grande partie plat et pierreux, ce qui ne peut être d'une très grande dépense et j'ose, Monseigneur, au nom de tous mes concitoyens et de la contrée entière, réclamer vos bontés pour procurer à ce pays-ci l'achèvement d'un chemin qui doit lui être du plus grand secours...."* (81).

La bretelle qui relie Saint-Antonin à la grande route de Lescalopier semble donc achevée; au moins pour la partie rectiligne qui court sur le causse du Quercy, mais son prolongement vers Albi, dont le projet remonte à la fin de l'ancien régime, n'est pas achevé. Le prix et la durée des transports qu'indique le maire, en 1812, reflètent cette situation : *"Pour Caussade, 1F 25 par quintal de 50 kilos, 1/2 journée; pour Montauban, 1F 50, 1 journée; pour Toulouse, 2F 50, 2 journées 1/2; pour Villefranche, 2F, 2 journées; Pour Rodez, 4F; pour les autres villes du département du Tarn, les transports ne peuvent se faire qu'à dos de mulet et le prix varie selon les saisons..."*.

La route vers Septfonds paraît bien la seule route accessible aux charrettes, à cette époque, et c'est sans doute ce détour qui rend plus longues et plus coûteuses (à distance égale) les destinations de Villefranche et de Rodez.

(81). Arch. Mun. Saint-Antonin.

Un rapport de 1810, qui émane des Ponts et Chaussées du Tarn et Garonne, précise la situation de cet axe Cahors-Albi : *"Cette route établirait si elle était finie des communications aisées pour toute la contrée. Ces avantages ont été sentis puisque, par décret impérial, il est affecté une somme annuelle de 30.000F pour la confectionner dans le département du Tarn. Il a aussi été accordé une somme de 3.500F à employer à la côte de Sainte Sabine près de Saint-Antonin... un projet est soumis en ce moment à l'approbation du directeur général... La côte par laquelle elle arrive à Saint-Antonin est établie sur des pentes beaucoup trop rapides et qu'il sera d'autant nécessaire d'adoucir que cette côte est considérable. Au delà de Saint-Antonin, il n'y a rien de fait, la traverse de la ville devra aussi être ouverte à neuf. Dans l'état actuel des choses, elle n'a pas plus de trois mètres de large et tourne en deux endroits à angle droit, en sorte qu'une charrette de moyenne grandeur ne pourrait pas passer. Le pont de Saint-Antonin sur l'Aveyron est aussi extrêmement étroit... il serait possible de l'élargir au moyen d'un encorbeillement de chaque côté..."* (82).

Du côté du département du Tarn, les choses ne sont pas beaucoup plus avancées puisqu'un autre rapport de 1812 (83) nous apprend qu'elle est seulement achevée entre Albi et Alayrac et qu'*"entre la côte d'Alayrac et la limite du Tarn et Garonne elle est coupée par de nombreux ravins et éboulis"*. Ces travaux paraissent, pour l'essentiel, achevés vers 1820 mais il faut encore attendre 1823 pour que la traversée de Saint-Antonin par les quais de la Bonnette soit parachevée et il faudra près de cinquante ans pour que le pont de l'Aveyron soit élargi. Quant à la rectification de la côte de Saint-Antonin, elle ne sera réalisée qu'au début des années 1900. Cette côte est d'ailleurs d'une telle incommodité pour les charretiers que, pendant tout le XIXème siècle, les habitants du lieu dit de Bourrel, à Saint-Antonin, sont organisés en société, réglée par des actes passés devant le notaire, pour venir en renfort, à tour de rôle et moyennant rétribution, à l'aide de leurs animaux, aux charretiers qui ont à monter cette côte (84).

Hors cette route et pour l'environnement rural de Saint-Antonin, il faut imaginer la situation des milliers de maisons, de hameaux, de villages qui, en 1820, sont inaccessibles à toute circulation de charrettes. Tout un paysage secret, replié sur lui-même, se déploie à des dizaines de kilomètres de la route. A propos du haut canton de Saint-Antonin, le maire parle à plusieurs reprises, dans ses correspondances, d'un pays sauvage et les commissaires de police et gardes champêtres, houspillés par le Préfet, s'épuisent à le parcourir et à le surveiller.

(82). Arch. Nat. ; série F14.
(83) Archives Nationales; Série F14.
(84) Arch. Mun.; Archives de la Justice de Paix de Saint-Antonin.

Si l'on considère le triangle Septfonds-Laguépie-Villefranche (soit presque le canton de Saint-Antonin) on ne rencontre pas, hors les routes Septfonds-Saint-Antonin et Caussade-Villefranche qui le bordent par deux côtés, une seule route carrossable à cette époque. Cette situation, conjuguée à la position encaissée de la cité, est éminemment défavorable pour Saint-Antonin. Une bonne partie de la population rurale des hameaux excentrés de la commune se détourne des foires et marchés de la cité pour approvisionner Caylus, Septfonds ou Caussade, plus accessibles en raison des facilités de communication qu'offrent les causses. C'est ce qu'expliquait le maire, en 1770, quand il évoquait l'urgence de la reconstruction d'une route Caylus-Saint-Antonin : "... *La route qui conduit de cette ville de Saint-Antonin à la ville de Caylus est encore plus impraticable que les autres routes de cette ville, et il est bien fâcheux pour les habitants du dit Saint-Antonin qui ne se trouvent qu'à la distance de deux petites lieues de Caylus, de n'avoir aucune espèce de communication avec cette ville quoique cela fût de la dernière importance pour l'exportation de nos vins et autres denrées. Puis pour l'importation de Caylus. Nos marchés seraient mieux fournis et le blé et autres denrées, servis meilleur marché vu l'abondance et la facilité du transport...*

...Le dit Sieur Maire ne peut ignorer que ce n'est que la grande difficulté du chemin qui fait qu'on ne porte point du grain sur la place, les paysans du causse du Quercy qui ne sont qu'à une petite distance de la ville aiment mieux porter leurs grains à Caylus qui se trouve beaucoup plus éloignée que de risquer d'estropier deux boeufs ou mules pour arriver à Saint-Antonin. La communauté de Caylus et celle de Cas, qui ont senti depuis longtemps l'importance de cette communication, se proposent de demander à nos Seigneurs du bureau intermédiaire d'administration générale, cette route.

En conséquence, le dit Maire propose à la communauté d'imposer sur elle-même une certaine somme sur le rôle de taille de l'année prochaine pour être employée à la réparation de ce chemin..." (85).

Cette route Saint-Antonin-Caylus sera finalement construite à la place de l'ancien chemin devenu à peu près impraticable, entre 1820 et 1840, au rythme lent des journées de prestations que s'impose la communauté et des subventions chichement accordées par le gouvernement (et proportionnées aux "sacrifices" que le préfet exige de la communauté). Nous l'avons déjà vu au chapitre sur la pauvreté, la construction des routes progresse, au cours de la première moitié du siècle, au rythme des disettes et des périodes de soudure difficiles pour la population de journaliers et d'ouvriers chroniquement sous-employés à Saint-Antonin, pendant toute cette période (surtout) l'hiver). Les ateliers de charité qui suppléent à cette situation et, dans le

(85) Arch. Mun. Saint-Antonin.

cadre desquels se font l'essentiel des travaux routiers, relèvent encore davantage d'un souci d'ordre public que d'une volonté active d'amélioration des voies de communication. Dans les correspondances entre le maire et le préfet, ce souci d'ordre public prend le pas, pendant toute cette période, sur toute autre argumentation. Le 26 janvier 1852, par exemple, le maire presse le préfet de faire ouvrir sur la route départementale n° 29 et sur la route de Saint-Antonin à Montricoux, des ateliers de charité *"... dont la classe indigente a un si pressant besoin pour amoindrir la misère qui l'accable. L'accomplissement de ces dispositions témoignera de l'intérêt que prend l'autorité à voir alléger les souffrances de la population..."* (86). Un autre révélateur de cette priorité est le fait que les travaux routiers ralentissent dès que la cherté des grains faiblit ou dès que la situation de l'emploi s'améliore.

Après l'achèvement de cette route Caylus-Saint-Antonin, les efforts de la municipalité et de l'Etat se portent, par les mêmes moyens, sur la route départementale n° 29 vers Laguépie. Les travaux semblent durer de 1840 à 1860. Vers 1850, on commence à travailler à un embranchement vers Montricoux, de la route de Saint-Antonin à Caussade. Un des objectifs de cette route est de désenclaver, par un embranchement, le village de Cazals qui, coincé entre l'Aveyron et les falaises qui bordent le causse, ne restera accessible, pendant encore plusieurs décennies, qu'au transport à dos de mulet.

La commune travaille aussi à l'amélioration de sa vicinalité qui est essentielle, on l'a déjà vu, à l'approvisionnement de ses marchés. Au milieu du siècle, la municipalité fait faire des travaux sur le chemin vicinal qui donne accès au causse rouergat (vers Gautier, Espinas). Mais, en 1848, la municipalité échoue à faire classer par le préfet ce chemin en voie de grande communication (en prolongement de la route de Montricoux vers Najac par Verfeil). Ce projet dont le maire écrit qu'il faciliterait *"... l'échange des produits entre les départements du Tarn et Garonne et de l'Aveyron"* est sans doute une tentative de réactiver une des anciennes voies de communication entre le Rouergue et le Bas Quercy. Dans cet échec, les choix faits, au siècle précédent, par l'intendant Lescalopier, pèsent sans doute de tout leur poids et le préfet ne soutiendra pas ce projet concurrent de l'axe Caussade-Villefranche.

La constitution de cette esquisse de réseau routier, dans la première moitié du XIXème siècle, suscite la question du trafic et des échanges qui le parcouraient. Malheureusement les archives sont à peu près muettes sur ce sujet. Sur l'axe Cahors-Albi, où les édiles de la cité avaient vu la chance d'une nouvelle animation pour Saint-Antonin, il semble qu'aucun service de diligence ou de voiture publique régulière se soit jamais établi de façon

(86) Arch. Mun.; Reg. Corr.

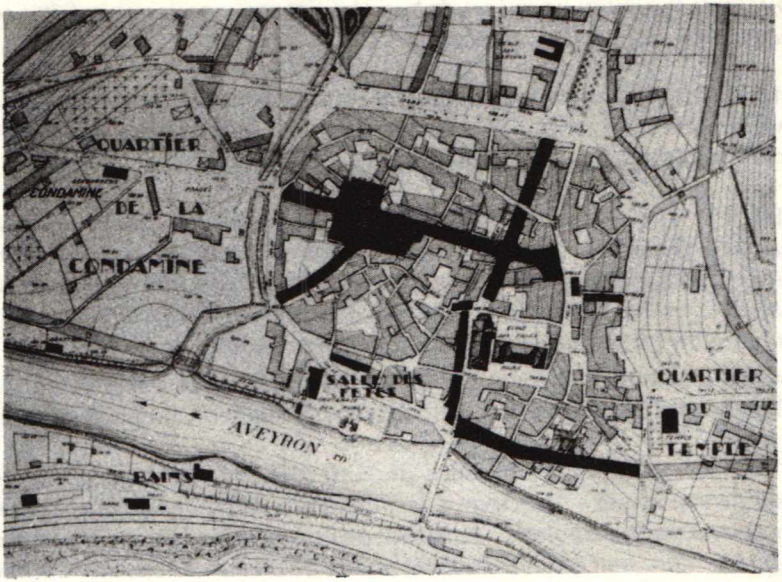
durable. Signe sans aucun doute de la faiblesse des trafics. Hors la marche à pied et les courses à cheval, hors les voitures privées au demeurant fort peu nombreuses, le déplacement des personnes semble s'y être cantonné au louage de voitures et d'attelages à la demande. En 1812, le rapport des Ponts et Chaussées du Tarn et Garonne, que nous avons déjà cité, signale que les seuls axes où la poste (à l'époque, c'est le service public des messageries mais aussi du transport des personnes) est établie dans le département, sont la route de Paris à Toulouse et la route Montauban-Bordeaux. Donc pas de relais de poste à Saint-Antonin, à cette époque.

En 1850, un relais fonctionne peut-être pour un temps indéterminé à Saint-Antonin puisqu'on voit le maire soutenir, dans une correspondance, la candidature d'un aubergiste qui veut être nommé maître de poste au relais de Saint-Antonin. Ce relais, signe d'une correspondance régulière, semble de peu de durée puisqu'en 1853, le maire, encore, soutient un projet d'un autre citoyen qui veut établir une voiture publique, *"dont l'existence fait défaut de temps immémoriaux"* dit-il, entre Saint-Antonin et Montauban par Caussade. Un autre signe de la fragilité et de la faiblesse de l'axe Cahors-Albi est la fermeture, au milieu du siècle, de la ligne de courrier de Caussade (point de correspondance avec le courrier Paris-Toulouse) à Albi par Saint-Antonin et Cordes, au bénéfice de l'axe Montauban-Albi. Cordes et Saint-Antonin se coalisent alors pour faire valoir le préjudice considérable que leur porte cette suppression. Mais le principe de la réorganisation au profit des chefs-lieux de départements ne semble pas avoir été abandonné pour autant.

Ces travaux routiers sont l'occasion de transformations importantes du tissu urbain. A Varen, par exemple, *"... c'est vers 1850 que la grande route, aujourd'hui route nationale, passant devant la façade de notre collégiale fut ouverte de Saint-Antonin vers Laguépie et permit à la population grouillante du vieux Varen, de se libérer en partie de l'enceinte resserrée où elle vivait resserrée depuis des siècles, les uns sur les autres et de construire de nouvelles maisons, tout le long, de chaque côté de la route, telles que nous les voyons aujourd'hui."* (87).

Il en va de même à Saint-Antonin. Les quais de la Bonnette sont peu à peu aménagés tandis que tout le quartier qui borde l'Aveyron est remanié pour faciliter le passage de la route Cahors-Albi. L'ancien pré commun, vendu par la municipalité au terme de la période révolutionnaire, commence à se lotir. La route de Caylus se borde de maisons neuves et la promenade est aménagée sur les glacis des anciennes fortifications. Un projet

(87) Félix Bouzinac; ouvrage cité, p. 54.



Ce projet, jamais réalisé, d'ouverture de grandes trouées dans le tissu urbain médiéval de Saint-Antonin date des années trente. Un premier projet prévoyant une grande transversale Nord-Sud avait déjà été conçu au XIXème siècle.
Plan : Archives municipales de Saint-Antonin.

voit même le jour, au milieu du siècle, mais il sera finalement abandonné, de couper en deux le tissu urbain médiéval dans l'axe du pont de l'Aveyron et de la route de Caylus pour ouvrir une grande avenue.

7 - UN OBJET DE SUSPICION PRIVILÉGIÉ : LA MOBILITÉ DES PERSONNES

En 1851, à Saint-Antonin, le maire (sans doute pressé par le préfet) prend un arrêté municipal qui nous donne la mesure de la suspicion dont la mobilité (surtout celle des pauvres) est l'objet de la part des autorités :

"Art. 9 : Toute personne étrangère à la commune et qui viendra s'y fixer est tenue de se présenter dans les 24 heures à l'autorité municipale pour déclarer : nom, âge, lieu de naissance, dernier domicile, profession, métier...

Art. 11 : Celui qui n'indique aucun moyen de subsistance doit présenter un habitant de la commune qui rende bon témoignage... sous peine d'être considéré comme suspect de vagabondage.

Art 13 : Rappel des lois qui punissent le vagabondage de 3 à 6 mois d'emprisonnement et les mendiants valides... de 6 mois à deux ans s'ils sont arrêtés hors du canton de leur résidence.

Art. 15 : Il est défendu à tous faiseurs de tours, marchands ambulants, chanteurs, bateleurs, charlatans, propriétaires de divers jeux d'animaux curieux... de s'établir sur la voie publique sans en avoir obtenu la permission du Maire... et de ne rien faire... qui puisse compromettre la santé, tromper la bonne foi ou blesser la décence et les bonnes moeurs."

C'est d'ailleurs une constante de longue durée de ce siècle qu'au regard de l'autorité il ne fait pas bon être étranger et pauvre, ou professionnel du voyage.

En 1867, encore, la virulence de cette défiance ne semble rien avoir perdu de son acuité : *"Le canton de Saint-Antonin est depuis plus d'un mois sans commissaire de police... l'absence de ce fonctionnaire, en m'obligeant à le suppléer dans une certaine mesure, m'a mis à même de constater l'affluence des étrangers de passage à Saint-Antonin, depuis le 1er janvier dernier. C'est une véritable invasion de saltimbanques, chanteurs, joueurs d'orgue, ouvriers invalides, ouvriers sans travail qui en réalité sont autant de vagabonds et de mendiants. Il faut donner à la plupart des secours de route et des moyens de transport ce qui est d'autant plus onéreux qu'il n'existe ni à la mairie, ni à l'hospice, de ressources affectées à cette nature de dépenses.*

Ce n'est point au reste, à ce point de vue restreint mais au point de vue de la police générale que je vous signale ce nombre excessif, insolite, d'individus qui journellement traversent Saint-Antonin, dépourvus des moyens de subsistance." (88).

Et être étranger, à cette époque, ce n'est pas seulement être d'une nationalité différente. Hors des "limites du canton de résidence" on est déjà un étranger passible de peines punissant le vagabondage considérablement aggravées.

L'institution des "passeports pour l'intérieur" (qui complète celle des livrets ouvriers pour les salariés), sans quoi nul déplacement n'est réputé licite, est l'occasion pour les autorités de multiplier les enquêtes, les tracasseries et de soumettre l'espace du déplacement à une surveillance tatillonne :

(88) Lettre du maire au préfet du 28-2-1867; Arch. Mun.

"Le 24 du mois dernier, le Sieur Tabarly dit Bourdoncle, cultivateur, a obtenu de la préfecture du Rhône, un passeport d'indigent avec itinéraire obligé pour rentrer dans votre commune. Je vous serais obligé de m'informer de son arrivée et de lui retirer d'ailleurs la pièce dont il s'agit. Dans le cas où il ne serait pas arrivé dans un délai de 15 jours, à compter du présent, je vous recommande de m'en donner également avis..." (89).

"J'ai l'honneur de vous informer que d'après la demande que j'en ai faite à Mr le Ministre de l'intérieur, il a autorisé la délivrance d'un passeport pour Barèges à Mr Jean Lacroix de votre commune. Vous pouvez donc lui dire qu'il peut se présenter à la préfecture où ce passeport lui sera fourni. Je vous observe qu'avant de lui donner cet avis, vous devez vous assurer que le dit Lacroix aura les moyens suffisants pour aller, revenir et séjourner à Barèges pendant la saison des eaux. Dans le cas contraire c'est à la commune de lui assurer les secours nécessaires sur les revenus de son établissement de bienfaisance, sur les fonds affectés aux dépenses municipales..." (90).

Au demeurant, l'obligation légale qui est faite aux autorités de porter secours (secours de route et moyens de déplacement pour les invalides) aux voyageurs indigents, fait des pauvres les objets privilégiés de ces dispositifs de surveillance. Comme en témoigne cette lettre, cette surveillance ne faiblit pas à la fin du siècle, alors même que les passeports pour l'intérieur semblent alors tomber en désuétude :

"Monsieur le Commissaire de police, je vous prie de vouloir bien me faire connaître si le nommé Valade qui a obtenu à la préfecture du Cher les moyens de transport pour se rendre, avec ses enfants, à Saint-Antonin est arrivé à destination. ..." (91).

"Je vous prie de faire connaître à la nommée Sanijances, qu'aucun membre de sa famille n'étant en situation de lui venir en aide, Mr le Ministre de l'Intérieur a décidé qu'il n'y a pas lieu de lui délivrer les moyens de transport pour se rendre à Gourni (Morbihan)" (92).

Comme on le voit, cet encadrement contraignant de la mobilité des personnes est producteur, pour les pauvres, d'un régime implicite d'assignation à résidence. Sauf dans les périodes où les migrations sont souhaitées et encouragées par l'autorité comme exutoire aux difficultés du moment. Ainsi, pendant la période 1845-1853, où les récoltes sont souvent mauvaises et l'impôt particulièrement impopulaire, trouve-t-on trace, dans la correspondance du maire, de 11 demandes de passage en Algérie. Demandes que

(89) Lettre du préfet au maire du 6-4-1826; Arch. Mun.
(90) Lettre du préfet au maire, 26-6-1822; Arch. Mun.
(91) Lettre du préfet, 31-8-1892; Arch. Mun.
(92) Lettre du préfet, 9-9-1888; Arch. Mun.

le maire soutient : "*... son fils et lui étant de forts ouvriers et de constitution robuste*" (on croit assister à un marchandage de maquignons dans une foire du canton !), sollicitant du préfet, pour les candidats au voyage, des secours de route.

L'efficacité de ces systèmes de surveillance et d'astreinte ne doit sans doute pas être surestimée, il est vraisemblable que le nombre de ceux qui ne sollicitent pas de secours de route, ou oublient de demander un passeport pour l'intérieur, est assez grand.

Au demeurant, le zèle et l'initiative, dans ces affaires, sont plutôt dans le camp de la préfecture que dans celui de l'administration locale qui joue le jeu pour obtenir aides et subsides. N'empêche que la mobilité ne semble pas, dans l'aire que nous considérons, en ce milieu du XIXème siècle, faire l'objet d'encouragements ou d'incitations particulières. L'émigration paysanne, notamment (l'exode rural), est chez les moralistes et les notables l'objet d'un discours moral qui en déplore les effets. Sans doute anticipent-ils là, pour une part, le déclin de leur pouvoir qui en résultera. On ne peut qu'être frappé par cette alternance mystificatrice qui caractérise le discours dont est l'objet le paysan du XIXème siècle (mais ça vient de loin) : si on le regarde sur sa terre, il est "*attaché à la glèbe*", "*roublard*", "*routinier*", "*méfiant*", "*ladre*" etc... Vient-il à prendre la route et c'est une image idyllique et rousseauiste qui surgit. Aux "*saines disciplines du terroir*" s'opposent soudain la "*déperdition des mœurs*", l'"*épidémie et la contagion des idées pernicieuses*" dont sa "*nature heureuse*" serait soudain menacée dans l'émigration.

L'idée répandue d'un XIXème siècle et d'un capitalisme industriel attelés à la mobilisation, dans les campagnes, de la force de travail, mériterait peut-être d'en être atténuée.

Mais il y a une autre forme de mobilité qui est l'objet des sollicitudes particulières de l'autorité. C'est celle des professionnels du voyage, celle de ces colporteurs, marchands d'épingles ou de chapelets, colporteurs de livres ou d'articles de bureau, petits revendeurs, marchands ambulants de porcelaine ou encore cordonniers ambulants, dont le registre des "passeports intérieurs" de la commune de Saint-Antonin a gardé la trace, pour le début des années cinquante (20 personnes enregistrées entre 1853 et 1856 y compris leurs domestiques, filles ou épouses). Trace sans doute très partielle : tous ne font sans doute pas renouveler leur passeport à Saint-Antonin. Mais certains y ont des habitudes. Ainsi d'un colporteur du Cantal qui passe tous

les ans par Saint-Antonin, d'un marchand d'épingles du Tarn qui fait de même ou d'un marchand de chapelets de la Haute-Garonne qui semble venir, lui, tous les deux ans. Un habitant de Saint-Antonin exerce d'ailleurs ce métier; il est colporteur en livres et il parcourt les départements voisins (Tarn, Aveyron, Lot). Ces métiers ambulants sont, depuis le début du siècle, pour le pouvoir, une des figures par excellence du danger :

"Monsieur le Maire, il est essentiel de surveiller avec une sévère attention les colporteurs de chansons, effets de mercerie, quincaillerie, ancre (sic)... qui sont fortement soupçonnés de colporter des écrits sédicieux. Veuillez, en conséquence, faire exactement fouiller et visiter tous ces individus..." (93)

"... La police de la librairie ne s'arrête pas à la répression des contraventions prévues par la loi... Tout écrit qui outrage la religion et l'honnêteté publique, tout écrit qui peut corrompre les mœurs de la jeunesse est défendu quelle que soit sa date et lors même qu'il aurait été toléré et protégé par le dernier gouvernement. De pareils ouvrages doivent être recherchés avec le même zèle que les malfaiteurs... A ces écrits, il est indispensable d'ajouter les gravures diffamatoires et obscènes...".(94)

"Je suis informé qu'un grand nombre de marchands ambulants circulent dans quelques parties de cet arrondissement, et y colportent et répandent des ouvrages dont le but pernicieux n'est pas équivoque, et dont la publication ne peut qu'entraîner les plus fâcheux résultats, soit par les attaques plus ou moins directes que ces productions contiennent contre le Gouvernement Royal légitime, soit par les regrets et les éloges qu'elles donnent au gouvernement usurpateur, qui a si longtemps pesé sur la France.

Il importe de s'assurer si ces individus ont des passeports. Dans le cas où ils n'en ayent pas, les lois donnent les moyens de les atteindre. Il faut vérifier aussi s'ils ont une patente. Ils y sont soumis par les lois et elles indiquent les moyens de répression.

Lors même qu'ils auraient satisfait à ces formalités, il importe d'examiner si les ouvrages qu'ils colportent contiennent des maximes contraires à la Religion et aux mœurs, ou des attaques contre le Roi et son gouvernement...

Il importe que ces colporteurs et distributeurs, justement soupçonnés d'être les instruments de la faction qui sème l'impiété et la révolte contre l'Autorité royale, soient soumis à une exacte surveillance, et punis quand ils ont mérité de l'être.

J'appelle toute votre attention sur ce moyen trop peu surveillé jusqu'à présent, de propager les principes destructeurs de tout ordre social. Je vous invite à faire arrêter, s'il y a lieu, tous ceux qui se trouveront dans les cas prévus par

(93) Lettre du sous-préfet, 22-3-1815; Arch. Mun.
(94) Lettre du sous-préfet, 8-12-1814; Arch. Mun.

les Lois précitées, pour être mis à ma disposition, afin que je puisse les livrer promptement la justice..." (95)

"*... que les permissions accordées seront immédiatement retirées aux crieurs, vendeurs et distributeurs qui crieront, vendront ou distribueront des écrits, imprimés, gravures ou lithographies quelconques, renfermant des provocations au désordre; des attaques contre la Charte de 1830, la royauté constitutionnelle et les pouvoirs de l'Etat; des insultes au Roi et à la famille royale; des atteintes à la vie privée des citoyens, des outrages à la morale publique et aux bonnes mœurs; le retrait de l'autorisation ayant lieu, nonobstant toute excuse tirée de l'accomplissement des formalités préalables, et sans préjudice des poursuites, au fond, auxquelles pourraient donner lieu, les écrits publiés, criés, distribués ou colportés...*

Enfin que toutes ces prohibitions sont très fortement étendues par la loi, aux dessins et emblèmes imprimés, lithographies, autographes moulés, gravés ou à la main, par conséquent aux caractères et aux journaux qui en renferment.

Faites connaître de suite, Monsieur le Maire, à dater de la réception de cette lettre que vous devez faire arrêter immédiatement et devez déférer aux tribunaux pour être poursuivi conformément à la loi, tout crieur ou tout vendeur ou distributeur sur la voie publique, d'écrits, dessins et emblèmes imprimés, lithographiés, autographiés, moulés, gravés ou la main, qui ne seraient pas munis de l'autorisation préalable de l'autorité municipale de la commune.

Faites aussi attention que les dispositions de l'art. 1er de la loi sont applicables aux chanteurs sur la voie publique et apportez conséquemment une attention spéciale et sévère à n'accorder votre autorisation aux chanteurs ambulants qu'après vous être assuré que leurs recueils ne contiennent aucune chanson provoquant au désordre, attaquant les institutions, le Roi et la famille royale, ou blessant la morale publique et les bonnes mœurs; soit à leur retirer cette autorisation s'ils chantaient autre chose que ce que contiendraient les recueils communiqués..." (96)

Même son de cloche encore en 1848 (on est pourtant en pleine période révolutionnaire !) :

"*Je suis informé que la solidarité républicaine a recueilli une certaine quantité de journaux et écrits socialistes et qu'elle se dispose à les expédier par la poste et peut-être aussi par d'autres voies aux différents comités organisés dans les départements...*

---

(95) Lettre du procureur du roi (à Montauban) au maire de Saint-Antonin, 6-4-1822; Arch. Mun.

(96) Lettre du préfet au maire de Saint-Antonin (à propos de la loi sur les crieurs publics), 25-2-1834; Arch. Mun.

J'appelle votre attention sur cette manœuvre. Ces sortes de bibliothèques à l'usage d'hommes généralement peu éclairés sont un danger sur lequel vous devez avoir les yeux constamment ouverts. On veut faire pénétrer dans les masses des doctrines subversives de tout ordre social..." (97)

Le pouvoir, tout au long de ce siècle, paraît hanté, apeuré par la circulation non officielle, diffuse, des informations et des idées qui cheminent dans les campagnes dans le sillage des bateleurs, marchands de chansons et de gravures, colporteurs, marchands d'épingles... Les souvenirs cuisants de la révolution et des "grandes peurs" de 89 expliquent sans doute cette obsession d'un pouvoir qui craint par dessus tout les "émotions du populaire".

La prédominance de la circulation orale, la quasi nullité de la circulation de journaux dans les campagnes, à cette époque (ceux qui existent, étroitement contrôlés, ne propagent que les vérités officielles), contribuent sans doute à ce que les métiers ambulants aient, à cette époque, une véritable fonction de "mass média". C'est pour une bonne part au rythme de leurs pérégrinations que les échos de l'extérieur parviennent dans les campagnes isolées et ils constituent la caisse de résonnance privilégiée d'un monde où l'écrit et l'image sont encore rares.

De façon très visible, on assiste, à cette époque, à la naissance de l'information comme enjeu de pouvoir. Durant tout le siècle, une course de vitesse est engagée par les gens en place pour devancer la circulation diffuse et ambulante des idées, de l'humour, des chansons, des gravures. Tous les progrès techniques sont mis à contribution par le pouvoir pour faire circuler au plus vite, dans les campagnes les plus reculées, une version officielle des événements. Les sémaphores optiques, le télégraphe qui chemine le long des nouvelles voies ferrées puis étend progressivement son réseau, perfectionnent sans cesse le quadrillage du territoire par quoi le pouvoir tente de contrôler l'information et de conjurer le péril des chansonnettes de colporteurs. Pas un événemenent d'importance nationale (attentats contre le Roi, changements de pouvoir,coup d'état, mariages ou naissances princiers) dont le préfet ne s'empresse de diligenter une version officielle jusqu'aux mairies les plus isolées. Ainsi à Penne, en août 1835, un gendarme à cheval apporte la dépêche acheminée jusqu'à Gaillac par le télégraphe optique : *"Un crime horrible a été tenté ce matin à la revue. Le roi n'a pas été atteint quoique son cheval ait été blessé. Aucun prince n'est blessé. Le maréchal Mortier est tué. Le crime a été commis au moyen d'une machine infernale placée derrière une fenêtre. La population toute entière s'est précipitée sur les pas du roi et l'a accompagné avec acclamation jusqu'au château. Toutes les fêtes sont suspen-*

(97) Lettre confidentielle du préfet au maire, 16-2-1828; Arch. Mun.

dues. A chaque instant on apprend la mort d'une nouvelle victime. Exercez partout la plus grande surveillance." (98)

Même chose en juin de l'année suivante: *" Le roi vient d'échapper à un nouveau danger. Un individu a tiré sur Sa Majesté qui n'a pas été atteinte. L'assassin a été arrêté. L'ordre règne partout."*(98)

" Exercez une plus grande surveillance ", "l'ordre règne ", l'enjeu de cette course de vitesse est clairement situé. Les maires, dont la duplicité et la rouerie dans ces affaires n'est sans doute pas négligeable (à Penne comme à Saint-Antonin, les mêmes sont souvent tour à tour légitimistes, orléanistes, républicains ou partisans de l'empire sans scrupules excessifs, semble-t-il), savent d'ailleurs jouer à l'occasion de cette obsession du pouvoir central. Ainsi du maire de Saint-Antonin qui utilise l'argument (de façon qui n'est pas forcément très sincère) en 1846, pour réclamer une amélioration du service de la poste: *"... Le courrier faisant le service de Saint-Antonin à Caussade part vers les 5 heures du matin et est obligé de repartir de cette ville à 10 heures, par conséquent avant l'arrivée du courrier de Paris. Il résulte de cette combinaison que les paquets de toute cette ligne importante séjournent 24 heures à Caussade, ce retard qui peut devenir préjudiciable est généralement regardé comme très gênant et donne lieu à des plaintes fort nombreuses surtout depuis le dernier attentat commis sur la personne de Sa Majesté.*

...Il serait facile de remédier à cet inconvénient en retardant le départ du service de Saint-Antonin juqu'à l'arrivée du courrier de Paris à Caussade. Ce retard qui ne serait le plus souvent que d'une ou deux heures nous donnerait les dépêches de la capitale et sa ligne 24 heures plut tôt.".(99)

Il est remarquable enfin que l'avènement de la troisième République, à la fin du siècle, n'abolit pas complètement ce climat de défiance du colportage entretenu par les autorités. En 1888, nous avons encore la trace d'un procès-verbal dressé par la gendarmerie de Saint-Antonin à l'encontre d'une colporteuse de chansons: *"...étant de service à la résidence pour maintenir l'ordre pendant la foire et nous trouvant à l'heure précitée dans la principale rue de Saint-Antonin, avons trouvé une femme étrangère à la localité qui colportait et vendait des chansons.*

Nous étant approchés de cette femme, lui avons demandé si elle était nantie d'un récépissé de déclaration de son métier délivré par la Préfecture du département où elle a son domicile fixe, à quoi elle a répondu ce qui suit: " Je n'ai pas de domicile fixe, il y a 14 ans que j'exerce en France la profession de marchande ambulante de chansons, j'ai ignoré jusqu'à présent qu'il fallut en faire la déclaration; mais je promets de la faire à Albi, où je vais en quittant Saint-

(98) P. et J. Malrieu, ouvr. cité p. 123.
(99) Arch. Mun.; Reg. Corr. : 24-4-1846.

Antonin. Je m'appelle Capeto, Lucie, âgée de 34 ans, épouse Bianco, Bernard-Laurent-Louis, née à Dournero (Italie)."

Nous avons fait observer à la dite Capeto, qu'ayant contrevenu à l'article 18 de la loi du 29 juillet 1881, nous dresserions procès-verbal contre elle pour omission de déclaration de colportage." (100)

Une mention marginale au procès-verbal nous apprend d'ailleurs que cette femme ne fut pas poursuivie " *n'ayant pas de domicile fixe et le gendarme ayant eu tort de ne pas aviser Mr le Juge de Paix et le commissaire de police qui l'auraient jugée séance tenante !*".

Quelques années plus tard, le "péril anarchiste " alimente encore une abondante correspondance du préfet au maire et au commissaire de police dont celle-ci où les colporteurs ne sont pas oubliés: " *En vertu d'instructions ministérielles, je vous prie de tenir la main avec une fermeté toute particulière à l'application des dispositions légales relatives au colportage.*

Il importe de s'assurer que tout colporteur est bien muni du récépissé de déclaration prescrit par la loi du 29 juillet 1881; que ce document émane bien du fonctionnaire qui avait qualité pour le délivrer, et qu'enfin il s'applique à l'individu qui en est porteur. ...

La circulation de plus en plus nombreuse de publications anarchistes rend plus que jamais nécessaire la surveillance du colportage. Je compte à cet effet sur votre diligence et votre fermeté." (101)

8. L'ESPACE DU VOYAGE ET DES MIGRATIONS.

Le registre des passeports pour l'intérieur, conservé aux archives municipales, nous donne une idée, sans doute partielle (102) mais révélatrice, des voyages qu'effectuent les Saint-Antoninois au milieu du siècle. Tout d'abord, les voyages lointains sont assez rares. De 1853 à 1856, on ne délivre, en moyenne, que 26 passeports par an à des citoyens de la commune. (103). Pour une population de 5.200 habitants c'est très peu. Les femmes paraissent presque exclues de cette mobilité: moins d'un dixième

(100) Arch. Mun.; 16-10-1888.

(101) Arch. Mun.; 7-1-1893.

(102) Les conscrits, par exemple, ne semblent pas assujettis à cette formalité.

(103) Nous excluons de cette statistique, les voyageurs étrangers à la commune : métiers ambulants, travailleurs des chantiers du chemin de fer, voyageurs de passage...etc. Leurs migrations sont évoquées soit au chapitre sur les chemins de fer, soit au chapitre "suspicion et mobilité".

des passeports leur sont délivrés. Cette dominante masculine du voyage semble révélatrice d'une mobilité à motifs essentiellement professionnels (affaires ou recherche d'un emploi). La mobilité des ruraux paraît également très faible. Moins du quart des passeports sont délivrés à des agriculteurs alors que la population qui vit de l'agriculture représente, à cette époque, plus des deux tiers de la population communale. Ceux qui voyagent sont, pour l'essentiel, des " pagès ", propriétaires-agriculteurs un peu plus fortunés que la moyenne de leurs collègues. Les professions libérales, les petits industriels, les commerçants, les artisans et leurs ouvriers et commis sont les groupes sociaux les plus mobiles. Près d'un tiers des passeports sont délivrés à des jeunes hommes (entre 18 et 30 ans), généralement ouvriers et artisans (garçons tanneurs, menuisiers, charpentiers, tailleurs de pierres ...etc) qui ne semblent pas partir pour de courts voyages mais sont sans doute des migrants. Dans cette tranche d'âge et de métiers, le courant migratoire disparaît d'ailleurs, de façon très significative, au cours de la période de construction de la ligne de chemin de fer sur le territoire de la commune.

La destination de l'ensemble de ces voyageurs fournit également une assez bonne photographie des orientations et des lignes de force de cette mobilité. Les échanges avec les villes proches (Montauban, Albi, Rodez, Villefranche) ainsi qu'avec l'espace rural environnant sont sans doute très sous-estimés car ces voyages font généralement beaucoup moins l'objet de demandes de passeport.

La direction de Paris domine déjà nettement toutes les autres destinations. Elle est essentiellement fréquentée par les professions libérales, quelques étudiants, les industriels et quelques riches " pagès " de la commune. C'est semble-t-il une destination de voyages d'affaires plus qu'un pôle d'attraction de l'émigration. La catégorie des jeunes que l'on peut supposer à la recherche d'un emploi se dirige plutôt, à cette époque, vers le Sud-Ouest ou le Sud-Est.

Après Paris, Bordeaux est un pôle remarquablement important de la mobilité saint-antoninoise. Il faut sans doute y voir la persistance de courants d'échanges anciens ainsi que le signe de la vitalité, et de la résistance, de la structuration Est-Ouest des échanges, propre à cette région. Un autre courant d'échanges dont la résistance à l'emprise jacobine et centralisatrice est remarquable, c'est celui qui relie Saint-Antonin aux Charentes.

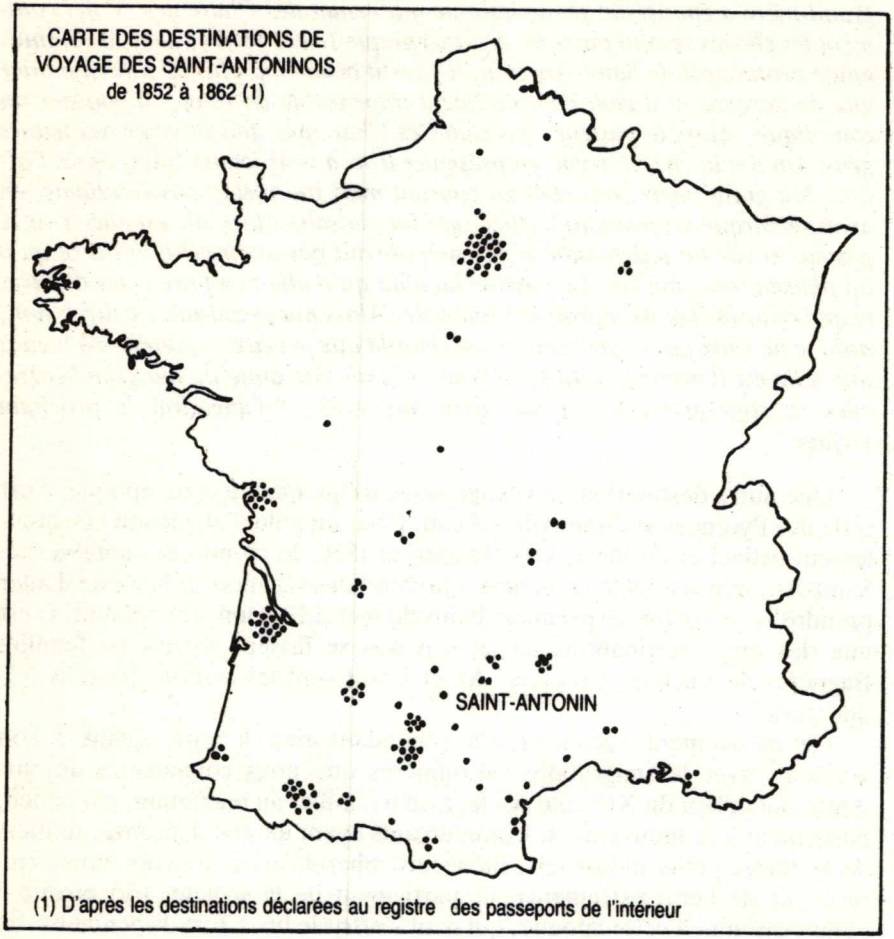
La vieille route protestante qui reliait La Rochelle aux Cévennes par Montauban, Saint-Antonin et Millau manifeste, là, une survivance et une vitalité assez étonnantes. Le témoignage suivant, recueilli dans une famille protestante de Saint-Antonin, confirme d'ailleurs cette hypothèse: " *Ma*

grand-mère a épousé un jeune homme qui venait des Charentes. Voici comment les choses se sont passées. A cette époque (vers 1880), dans la communauté protestante de Saint-Antonin, il y avait beaucoup plus de filles à marier que de garçons et il était complètement impensable de songer à épouser un catholique. Alors le pasteur, qui était des Charentes, faisait venir des jeunes gens. Un dimanche, il devait en présenter trois à trois jeunes filles, après l'office. Ma grand-mère, qui était au courant mais qui n'était pas candidate, en avait remarqué un pendant l'office, qui lui plaisait. Alors elle est allée voir le pasteur et elle lui a demandé si elle ne pourrait pas avoir celui-là parce qu'il lui plaisait bien, ma foi! Le pasteur lui a dit qu'il allait en faire venir d'autres et que celui-là était déjà promis à une telle. Alors ma grand-mère a dit: " non, non! je ne veux pas le prochain, c'est celui-là que je veux. " Alors c'est bien si une telle est d'accord, a dit le pasteur. C'était une amie de ma grand-mère, elles se sont arrangées et son amie lui a dit: " j'attendrai le prochain voyage "..."

Une autre destination de voyage assez fréquentée, à cette époque, c'est celle des Pyrénées et de ses villes d'eau. C'est un pôle d'attraction essentiellement estival et de loisir. Dès les années 1850, le monde des notables de Saint-Antonin semble commencer à prendre des vacances et la mode d'aller prendre les eaux (et les premiers bains de mer à Bayonne) se répand. C'est une des rares destinations où les voyages se fassent parfois en famille. Bagnères de Luchon, Coterets, Ax et Ussat sont les stations les plus fréquentées.

Ce mouvement vacancier n'a cependant rien à voir, quant à son ampleur, avec les migrations saisonnières que nous connaissons aujourd'hui. Au milieu du XIXème siècle, 5 ou 6 familles au maximum, par année, participent à ce mouvement. Commerçants ayant un peu d'aisance, rentiers de la terre, petits industriels, médecins, pharmaciens, fonctionnaires (un receveur de l'enregistrement), ils participent de la société, fort étroite à Saint-Antonin, à cette époque, qui peut s'offrir le luxe, fort dispendieux, de voyages assez longs.

Quelques personnes moins fortunées obtiennent néanmoins du préfet des secours de route pour des cures thermales recommandées par le médecin. Souci d'économie? Ces cures sont souvent prescrites pour des stations thermales plus proches de Saint-Antonin que les Pyrénées. Cransac, dans l'Aveyron, est la destination privilégiée de ce thermalisme des pauvres (et des rhumatisants). De façon assez curieuse, un jeune homme de Saint-Antonin, menuisier ébéniste de son état et "atteint de névrose", obtient, en 1853, un secours de route pour aller prendre des bains de mer à Marseille.



9. FAIBLESSE DE LA CIRCULATION MONÉTAIRE.

L'étroitesse des échanges avec l'extérieur a pour corollaire la faiblesse de la circulation monétaire: l'argent semble alors rare à Saint-Antonin et en outre il circule peu: *"Les journaliers et les brassiers, les gagistes... tiraient*

leurs ressources de leurs champs, parfois bien minuscules et aussi de leur travail chez les autres, les moyens ou les gros propriétaires, contre paiement en nature le plus souvent: ils sarclaient le maïs de "sept-un" (104), *ou moissonnaient pour un boisseau, ou vendangeaient pour le marc dont ils faisaient de la piquette..* (105) *...A part le cuir, qui était surtout destiné à l'expédition, tous les produits étaient échangés sur place, contre d'autres produits ou contre du travail; le meunier prélevait sa part de blé sur les apports de ses clients, le tisserand gardait du chanvre, le forgeron fabriquait une hache contre une journée de travail à sa vigne..."* (106)

La réponse du maire, en 1847, à une enquête du préfet sur l'approvisionnement (le stock) des boulangers, nous donne la mesure de cette faiblesse de la circulation en numéraire (le pain est alors la base essentielle de l'alimentation): *"...Les boulangers étant sans fortune ne peuvent point faire de grands approvisionnements, leur débit étant d'ailleurs très borné. Un seul, le plus achalandé peut avoir en réserve 30 ou 40 hectolitres de farine. Tous les autres réunis (ils sont sept au total) peuvent en avoir 100 au plus... Ce faible approvisionnement tient à ce que les 3/4 des ménages de notre ville préparent leur pain et le font cuire par les fourniers moyennant une rétribution en nature ou en argent. Dès lors le détail est très peu considérable. ..."*

Encore cette proportion ne correspond-t-elle qu'à la situation qui prévaut dans le bourg (environ la moitié de la population) puisque dans une autre correspondance nous apprenons que *"tous les habitants de la campagne cuisent leur pain, les 4/5 de la ville comprenant la population agricole le fait aussi, reste 1/5 bourgeois ou artisans qui achètent leur pain..."* (107)

Le maire est peut-être tenté, dans cette dernière correspondance, de sous-estimer la proportion de la demande "monnayable" puisqu'il explique au préfet pourquoi le décret qui oblige les boulangers à constituer un approvisionnement de réserve est inapplicable à Saint-Antonin: *"Vu la clientèle restreinte...ce serait les réduire à la misère. La réduction du nombre de boulangers entraînerait un défaut de concurrence qui ne plairait pas aux habitants."*

L'économie monétaire saint-antoninoise a les caractéristiques d'une économie précapitaliste (par rapport à ce qui a fonctionné là, aux XIIIème et XIVème siècles, c'est une régression considérable) profondément travaillée par les hantises de la pénurie. L'argent y est essentiellement thésaurisé pour amortir les périodes difficiles et la circulation en est réglée à l'inverse des

(104) Pour un septième de la récolte.

(105) Albert Cavaillé; ouvr. cité; p. 24, 25, 26.

(106) Arch. Mun.; Reg. Corr.; 26-8-1847.

(107) Arch. Mun.; Reg. Corr.; 26-8-1847.

économies de marché qui ont atteint un certain niveau de prospérité: l'argent, ici, semble circuler davantage en période de crise qu'en période d'abondance! C'est du moins ce que met en évidence une autre correspondance du maire (toujours à propos du pain) : *"Je vous avais écrit que 800 habitants achètent leur pain chez le boulanger... Je m'aperçois que cette année (les récoltes ont éte mauvaises) le nombre est plus considérable que les années précédentes. Le chiffre diminue à peu près de moitié en temps de récolte ordinaire..."*.(108)

Cette faiblesse de la circulation monétaire ne semble d'ailleurs pas vécue par les édiles comme un obstacle au développement économique: *" La situation présente du crédit et le défaut du numéraire dans nos contrées ne peut avoir d'influence aussi fâcheuse dans notre localité généralement agricole que dans les autres villes qui s'adonnent plus spécialement au commerce et à l'industrie. Il est cependant certain que les opérations commerciales peu étendues adaptées à la localité sont stationnaires et il faut en attribuer la cause à la pénurie du numéraire en circulation et à la situation actuelle du crédit. Néanmoins nos marchés sont très approvisionnés malgré la baisse continuelle des grains et nous sommes portés à croire qu'il n'y aura pas de renchérissement sur les denrées..."* (109)

On devine dans les hésitations argumentaires de cette réponse que le réflexe protectionniste joue à plein dans le peu de goût que manifeste le maire pour une circulation monétaire plus étendue. Il est assez clair que dans son esprit la " pénurie du numéraire " a pour contrepartie heureuse le bon approvisionnement du marché et la baisse continuelle du grain. Des " opérations commerciales plus étendues " sont sans doute synonymes, pour lui, d'un risque d'exportations déstabilisant le marché local. Cette hantise est perceptible dans cette remarque marginale à une enquête agricole de la même époque: *" Les ressources en grain du canton seront suffisantes à moins que les exportations viennent amoindrir nos produits "* écrit-il alors.

Cette hantise et ce protectionnisme sont des signes de faiblesse parce qu'ils sont à contre-courant, dès cette époque, d'un marché des grains qui, sous les effets de l'augmentation de la productivité agricole, sera de moins en moins dominé par la pénurie et le renchérissement. Ce sont aussi des signes d'inadaptation et de méconnaissance des véritables dangers qui menacent l'économie locale: non pas les exportations mais au contraire les importations moins chères que la production locale. Ainsi dans le secteur de la boulangerie et de la meunerie, et bien qu'il en tienne les comptes, le

(108) Arch. Mun.; Reg. Corr.; oct. 1853.

(109) Lettre du maire au préfet; Arch. Mun.; 12-5-1848.

maire n'aperçoit pas le véritable danger. En 1847, tous les boulangers de Saint-Antonin s'approvisionnent encore sur le marché local et donnent à moudre leur grain (pour 75 centimes par hectolitre) aux meuniers de la ville et des alentours. En 1855 c'est, déjà, *" depuis 3 ou 4 ans...qu'un boulanger (le plus riche) ... se sert de farine de minot qu'il fait venir de Nègrepelisse ou de Caussade, la commune de Saint-Antonin étant dépourvue de minoterie."*(110)

Trois années plus tard : *"... il y a à Saint-Antonin 6 boulangers qui manipulent au plus 10 hectolitres de blé en moyenne par jour. Ils emploient presque toujours le minot parce que c'est plus commode et meilleur marché..."*(111) Il a donc suffi de moins de dix années pour que les meuniers locaux perdent la clientèle des boulangers de Saint-Antonin!

Au demeurant, ce protectionnisme et cette résistance à la modernisation de la circulation monétaire n'est pas seulement intellectuelle chez les notables de Saint-Antonin, elle est aussi active. En 1861, par exemple, le conseil municipal délibère à une forte majorité que *" le temps n'est pas opportun pour créer à Saint-Antonin une succursale de la caisse d'épargne "*. Le traitement du caissier aurait été à la charge de la commune qui construit alors, à ses frais, la nouvelle église et a déjà de *" trop lourdes charges "*, estime le conseil. Le maire écrit au préfet que : *" ç'eût été un grand avantage pour les classes ouvrières, il faut espérer que plus tard il lui sera permis (au conseil) d'en doter la localité."*

Cette mise en balance d'une charge considérable (la construction de l'église) et d'une charge somme toute modique (le traitement d'un caissier) est sans doute révélatrice de la férocité avec laquelle la classe des professions libérales (relativement nombreuses à Saint-Antonin au milieu du siècle: 1 magistrat, 2 avocats, 5 officiers ministériels-avoués, notaires, huissiers-, 3 médecins, 2 pharmaciens), qui gère de façon privilégiée les affaires de la cité, défend alors ses intérêts. Qui d'autre, en effet, serait mieux à même de tirer profit des endettements multiples, de l'archaïsme des circuits financiers (les prêts usuraires par exemple) et des possibilités de contrôle social qui en résultent ?

Ainsi, en 1864, de ce commentaire du maire concernant la décision de la commune de ne pas augmenter la part de son budget vouée à la médecine gratuite:

" Le Conseil a maintenu l'allocation de l'année précédente, les ressources de la commune, ses nombreuses charges ne lui ont pas permis d'élever cette dépense. La contribution fixée à 213,88 F, pour l'année 1864, représente déjà

(110) Arch. Mun.; Reg. Corr.; 22-3-1855.

(111) Arch. Mun.; Reg. Corr.; 22-3-1855.

plus de 4 centimes par habitant, la population de la commune étant de 5.152. Cette institution a toute la sympathie du Conseil toutefois son utilité est mieux sentie et plus efficace dans les communes rurales. Il existe dans la ville une société de secours mutuel qui par suite d'un abonnement avec les médecins procure à tous les membres qui en font partie leurs soins gratuits. Il existe beaucoup d'autres établissements de charité et c'est une vieille et honorable condition chez les médecins de notre petite ville de visiter les malades pauvres sans exiger aucune rétribution. Nonobstant cette observation générale, la commune de Saint-Antonin est heureuse de participer aux bienfaits de cette institution et à la répartition proportionnelle des fonds qui y sont affectés. "(112)

Cette phobie, cette horreur de la circulation monétaire manifestent aussi, pour une part, la résistance d'une société qui défend ses propres valeurs (l'économie familiale et locale autocentrées, la prédominance des liens personnels, l'interdépendance des prestations en nature et des dettes réciproques) dont elle devine que les codages abstraits du capitalisme (l'argent, le salariat) sont des facteurs de désagrégation: *" Je suis à peu près sûr que mes paroissiens qui sont tous des paysans ne donneraient presque rien pour secourir les pauvres à domicile. ...Tels et tels propriétaires qui donnent tous les jours un morceau de pain à chaque pauvre qui passe devant leur porte et qui dans le cours de l'année donnent pour 50 et même pour 100 francs de pain ne donneraient pas 10 francs pour secourir les pauvres à domicile. Le paysan tient à honneur de faire lui-même l'aumône et de plus il est très méfiant. S'il donnait une petite somme pour être distribuée il craindrait toujours que la répartition en fût mal faite. ...plusieurs paroissiens paraissent tenir beaucoup à ce que les mendiants viennent prier devant leur porte et n'ont promis que très peu de choses en comparaison de ce qu'ils donnent habituellement."*(113)

Cette résistance dont aiment à se moquer, à l'occasion, les notables plus entichés de modernité du bourg (114) (en fait ils ne paraissent pas plus généreux que le monde rural), alimentera pendant longtemps la légende d'une ladrerie paysanne qui participe de ce vieux fonds très répandu d'idéologies anti-paysannes qui sont restées vivaces dans le bourg de Saint-Antonin en dépit du déclin spectaculaire de son urbanité.

---

(112) Arch. Mun.; Reg. Corr.; 23-12-1864.

(113) Lettre du curé de Sainte Sabine (1858) au maire de Saint-Antonin à propos d'une souscription pour l'extinction de la mendicité. Arch. Mun.

(114) *"Je ne vous cacherai pas que la produit de la souscription a été nul "extra-muros"* écrit le maire au préfet sans en expliquer (ni en comprendre ?) les raisons.

10. UN COMMERCE ET UNE INDUSTRIE DÉJÀ SUR LEUR DÉCLIN.

En 1812, les réponses du maire à un questionnaire du ministre de l'Intérieur nous apprennent qu'il y a, à Saint-Antonin : *" 5 maisons de commission .."* dont les relations principales sont *"...Alby, Cordes, Castres, Carcassonne, dans les départements du Tarn et de l'Aude...; Bordeaux dans celui de la Gironde; Toulouse, Haute-Garonne; Rodez et Villefranche, Aveyron; Montauban, Caussade et Caylus, Tarn et Garonne ..."*. Les objets que les négociants expéditeurs de Saint-Antonin font passer d'une ville à l'autre, sont: *" ...le chanvre, les toiles, les laines crues, de petites étoffes de laine appelées serges, burats et cadis, fabriquées dans Saint-Antonin, des cuirs préparés dans la même ville surtout d'excellents veaux, du papier de différentes qualités et l'excédent des grains quand il s'y en cueille au-delà de la consommation, du vin mais seulement pour le voisinage de la ville, des pruneaux de bonne qualité et de la graine de genièvre, tous objets qu'on fait passer à Bordeaux..."*. (115)

La description que faisait Monteil de la cité, quelques années auparavant, n'était pas fort différente mais elle signalait, en outre, les industries récemment déchues: *"... elle compte aujourd'hui 4500 âmes. Il y a un grand nombre de tanneries, de fabriques de toiles rousses, quelques manufactures de serge, de cadis et d'autres étoffes. Autrefois l'orfèvrerie y employait un grand nombre de bras, mais elle est déchue depuis vingt ans. Les teintureries y sont également tombées, quoique les eaux soient propres à donner un bon teint aux laines. Les poteries et les papeteries n'y manquent pas d'activité. Il s'y fait encore des exportations considérables de pruneaux qu'on envoie dans les ports de la Méditerranée et du Ponant. On voit comment le génie des habitants de Saint-Antonin, dirigé vers le commerce, en a multiplié les branches..."*

A cette liste des activités en recul de la cité, il faudrait ajouter la draperie (cadis, serges et burats sont plutôt de petites étoffes) dont le déclin est sans doute plus ancien mais qui a alimenté l'essentiel du grand commerce saint-antoninois des XIIème, XIIIème et XIVème et dont la corporation a longtemps tenu le haut du pavé dans la ville. Cette activité somme toute assez languissante, par rapport au passé de la cité, ce dépérissement des

(115) Arch. Mun. Saint-Antonin.

savoir-faire industriels et commerciaux, sont sans doute, pour l'essentiel, liés à la révocation de l'Edit de Nantes, à la fin du XVIIème, et aux dragonnades dont la communauté protestante de Saint-Antonin a ensuite été l'objet. Ces persécutions semblent avoir déterminé à l'exil la part la plus dynamique des artisans et des négociants de la cité et sans doute créé pour les autres, c'est à dire pour ceux qui acceptèrent les conversions forcées, un climat culturel et politique d'avilissement et de repli sur soi. Il y a plusieurs exemples connus de Saint-Antoninois exilés qui réussirent dans les affaires à Amsterdam, Genève ou en Allemagne.

Au début du XIXème siècle, le déclin de la cité est donc amorcé. Ses activités la distinguent cependant encore des centres villageois dont l'artisanat et le commerce pourvoient aux besoins locaux. Certaines de ces productions débordent le cadre d'un marché autarcique et elle entretient encore des relations commerciales relativement étendues.

Si on compare, au milieu du XIXème siècle, entre Penne et Saint-Antonin, la répartition de la population en fonction des secteurs d'activités qui la font vivre, on s'aperçoit d'ailleurs que la proportion de la population qui vit du commerce et de l'industrie est plus considérable à Saint-Antonin qu'à Penne.

D'OÙ LA POPULATION TIRE-T-ELLE SES RESSOURCES AU MILIEU DU XIXème

	à PENNE (1856)	à ST-ANTONIN (1861)
Agriculture	76 %	68,2 %
Professions libérales et clergé	1 %	2,3 %
Industrie, commerce	20,5 %	25,5 %
Sans profession	2,5 %	4 %

Bien que les activités agricoles occupent plus des trois quarts de la population pénole, l'artisanat n'y est pas, non plus, exclusivement voué aux besoins locaux. La corderie et la fabrication de licols en chanvre qui occupent, durant tout le XIXème siècle, une partie de la population qui vit dans le centre villageois, est une activité tournée vers les marchés extérieurs (région viticole de Gaillac et du Languedoc). Dans cette zone à dominante très rurale, la prospérité des centres un tant soit peu urbanisés (par opposition à la population éparse des campagnes) n'est donc pas seulement liée, à cette époque, à un marché autarcique mais encore à des spécialisations locales qui animent des échanges avec l'extérieur.

PENNE 1836 : RÉPARTITION DES MÉTIERS NON AGRICOLES ENTRE LE VILLAGE ET LES PAROISSES RURALES

	Penne village 166 ménages	**Saint-Pantaléon** 71 ménages	**Rous-sergues** 75 ménages	**Saint-Paul** 78 ménages	**La Madeleine** 57 ménages	**Saint-Vergondin** 59 ménages
Textile :						
Cordiers	36					
Tisserands	1	3	4	4		1
Sergers			1			
Vêtement :						
Tailleurs	3	1		1		1
Cordonniers	7		1		1	
Sabotiers	1					
Couturières	3					
Bâtiment :						
Maçons	5	3				1
Menuisiers	1					
Charpentiers	7					
Scieurs	1					
Alimentation :						
Meuniers	3			2		1
Presseur d'huile	1					
Aubergistes (cafés)	4			1		
Fourniers	2					
Boulangers	2					
Bouchers	1					
Marchands (divers)	9					
Divers :						
Charrons	2		1			1
Forgerons	2		2	1		1
Tonneliers	2					
Charbonniers			1	5		
Verriers				3		
Poissonniers	2				4	3
Voituriers					1	
Constr. Bateaux						2
Domestiques non agricoles :	5	1	6	4	1	3
Gardes Forestiers ou Champêtres :	2					1
Soldats :	17	2	1	1	3	1
Professions libérales :						
Notaires	2					
Avocats			1	1		
Instituteurs	2					
Chirurgiens	1	1				
Prêtres	2	1	1	1		1
Hommes d'affaires		1				
Percepteurs	1					

Les autres activités non agricoles ont un caractère urbain moins prononcé. A Penne, par exemple, les activités artisanales et commerciales qui satisfont aux besoins locaux - habillement, transformation et commerce alimentaire, bâtiment, services liés à l'agriculture, bien que relativement concentrées dans le centre villageois, sont cependant assez bien réparties entre les hameaux et les paroisses rurales de la commune (voir page précédente)

Hors les dénombrements des recensements, ces activités qui travaillent pour le marché local nous sont d'ailleurs mal connues. Leurs déboires et leurs réussites sont rarement évoquées dans les archives bien qu'elles occupent beaucoup plus de monde, aussi bien à Saint-Antonin qu'à Penne, que les activités tournées vers les marchés extérieurs. Ce mutisme tient sans doute à la dimension restreinte de leur marché et à leur structure presqu'exclusivement artisanale. La faiblesse du salariat est remarquable pour cette époque bien que le caractère saisonnier de beaucoup d'activités conduise les recenseurs à sous-estimer quelque peu l'inventaire des salariés.

LES SALARIÉS A SAINT-ANTONIN EN 1861 (116)
Ces chiffres incluent les personnes à la charge des salariés

1 - ACTIVITÉS NON AGRICOLES (Secteur d'activité qui les emploie)	Domestiques	Ouvriers (117)
Commerce	1	
Prof. libérales et propriétaires	22	
Industrie textile	2	29
Métaux		2
Tanneries		21
Briqueteries	1	
Habillement	6	1
Alimentation (transformation)	16	1
Papier, carton	2	3
TOTAL	60	57
% des salariés de l'industrie et du commerce par rapport à l'ensemble de la population qui en vit		8,2 %
2 - AGRICULTURE		
Domestiques vivant à la ferme		123
Journaliers		271
TOTAL		394
% des salariés agricoles par rapport à l'ensemble de la population qui vit de l'agriculture		11,2 %

(116) D'après les tableaux récapitulatifs du recensement de 1861. Arch. Mun.
(117) La plupart des domestiques répertoriés ici ne sont pas des domestiques au sens moderne mais des ouvriers logés par leur employeur (ce sont souvent des célibataires).

Cette étroitesse de la population salariée s'explique aussi par l'importance du travail à domicile rémunéré à la tâche. Elle est corroborée par les correspondances du maire qui note en 1852: *"...ces diverses industries sont très peu importantes et par conséquent le nombre des ouvriers est restreint. Ainsi les teinturiers et les briquetiers ou chaux-fourniers n'emploient pas d'ouvriers ...ils font le travail de leur profession par eux-mêmes ou leur famille. Les fabricants donnent à carder à raison du prix par kilo et à tisser à raison de tant par mètre. Les tanneurs travaillent par eux-mêmes et ont pour la plupart quelques ouvriers de la localité mais point d'étrangers. Le plus fort n'a point au-delà de quatre ouvriers ..."*(118). En 1853, il note encore: *"... les contrats d'apprentissage, très peu nombreux à Saint-Antonin, se font presque toujours verbalement à cause du peu d'importance qu'ils présentent... les notaires n'en passent pas un tous les dix ans certainement..."* (118).

A Penne comme à Saint-Antonin, cette population artisanale est particulièrement nombreuse à travailler dans les corps de métier du bâtiment. Le milieu du siècle correspond, à Saint-Antonin, à la construction du temple et de l'église. En outre, la ville sort, à cette époque, de ses remparts. On aménage les promenades sur leurs anciens glacis. Des maisons se construisent en assez grand nombre le long de ces promenades et des routes que l'on améliore. Dans les campagnes environnantes, si l'on en croit les dates gravées sur maintes fermes ou bergeries des causses de la région, on semble également construire beaucoup à cette époque. Signe encore de cette vitalité du bâtiment, la construction des fours à chaux. Le premier est construit en 1847 à Saint-Antonin et le maire écrit pour soutenir cette entreprise: *"... l'établissement de ce four à chaux ne peut être nuisible sous aucun rapport- ...(cette usine)... peut devenir avantageuse au public en procurant une baisse sur le prix de la chaux qui est très chère à Saint-Antonin, le pétitionnaire désirerait faire de la chaux pour la construction du temple protestant dont il est l'entrepreneur..."*. Ces fours à chaux vont se multiplier dans les années suivantes tant pour les usages du bâtiment que pour ceux de l'agriculture. La chaux, au début des années cinquante , commence à être employée comme engrais à Saint-Antonin.

Les métiers du vêtement et de la chaussure sont également fort répandus dans la cité. Ces derniers profitent sans doute de la proximité des tanneries. Le nombre élevé des cordonniers semble indiquer que, dès cette époque, ils travaillent pour un marché plus étendu que le marché local.

Par rapport au début du siècle, le tissage semble aussi connaître un regain d'activité. En 1815, on ne comptait que 5 tisserands et un total de 12 métiers installés. En 1854, le maire recense 2 filatures de laine et 12 petites

(118) Arch. Mun.; Reg. Corr.

LES MÉTIERS NON-AGRICOLES A SAINT-ANTONIN EN 1861 (119)

Le chiffre entre parenthèses qui suit l'intitulé de chaque métier indique le nombre d'établissements. Les chiffres de la colonne totalisent l'ensemble des personnes qui vivent d'un métier : femmes, enfants, ascendants, personnes à charge, domestiques et ouvriers. Les salariés sont mis en évidence sur un autre tableau.

INDUSTRIE	
1 - Textile	
Laine(7)	53
Lin, Chanvre(18)	66
2 - Carrières(3)	9
2 - Objets métalliques(8)	27
4 - Tanneries(7)	48
5 - Objets Bois (tourneurs) (2)	9
6 - Bâtiment	
Briqueteries(6)	25
Serruriers(3)	14
Fours à chaux(1)	2
Menuisiers, charpentiers(35)	121
Maçons, couvreurs(34)	123
Scieurs(3)	15
Peintres, plâtriers(4)	14
Tapissiers(1)	2
7 - Habillement	
Tailleurs(18)	58
Couturières(15)	33
Modistes(2)	5
Teinturiers(3)	22
Cordonniers, bottiers(26)	81
Sabotiers(6)	19
Barbiers(8)	26
8 - Alimentation	
Meuniers(9)	45
Boulangers(9)	30
Bouchers, charcutiers(5)	13
Restaurateurs(15)	56
Cafés(11)	34
Brasseurs(1)	7
Huiliers (moulins) (4)	18
Pêcheurs(3)	8
9 - Transports	
Charrons, mar. ferrants (9)	33
Voituriers, charretiers(3)	14
Chemins de fer(1)	75
Cantonniers et employés municipaux(4)	47
10 - Papier-carton(2)	20

COMMERCE	
Bois, mat. constr.(2)	10
Tissus-mercerie(7)	20
Chapeliers(6)	22
Epiciers(15)	49
Commissionnaires(4)	17
Orfèvres, horlogers(2)	7
Quincaillers(2)	6
Divers(2)	4

PROFESSIONS LIBERALES	
Justice(7)	29
Santé(6)	16
Enseignement(6)	11
Force Publique(7)	17
Clergé(17)	21

SANS PROFESSIONS	
Propriétaires-rentiers	46
Pensionnés	36
Hospices	7
Mendiants	120

RECAPITULATIF	
AGRICULTURE	**68,2 %**
INDUSTRIE ET COMMERCE	**25,5 %**
PROF. LIBERALES	**2,3 %**
SANS PROFESSIONS	**4,0 %**

(119) D'après les tableaux récapitulatifs du recensement de 1861. Arch. Mun.

fabriques d'étoffes de laine. Il signale également, à cette époque, 4 foulons en activité. La teinturerie que Monteil donnait comme éteinte au début du siècle semble donc connaître, elle aussi, une nouvelle jeunesse.

Le nombre des moulins s'accroît également pendant cette période. De 11 vers 1815 (soit 35 meules au total), ils passent à 14 en 1854. Pourtant leur déclin semble amorcé au milieu du siècle. Dès 1815, le maire écrivait que *"... deux moulins sur l'Aveyron et deux sur la Bonnette feraient largement le service de toute la commune..."*. Nous avons par ailleurs montré comment, vers 1850, ils perdent la clientèle des boulangers de la cité. Sans doute conservent-ils néanmoins la clientèle de la grande majorité de la population qui cuit elle-même son pain. Mais au total, la meunerie est sans doute, à Saint-Antonin, une activité saisonnière qui ne permet aux meuniers de vivre que pour autant qu'ils cultivent eux-mêmes quelques lopins de terre ou exercent d'autres talents.

D'un côté, donc, ces activités essentiellement tournées vers la satisfaction des besoins locaux et sur lesquelles nous ne disposons, tous comptes faits, que de données très parcellaires. De l'autre, des activités plus prestigieuses parce qu'elles mobilisent des savoir-faire plus complexes et animent un commerce plus étendu. Plus prestigieuses aussi, bien qu'elles n'emploient que fort peu de monde à Saint-Antonin à cette époque, parce qu'elles correspondent souvent aux professions des édiles de la cité. Ce qui explique aussi pourquoi nous diposons sur elles d'éléments de chronique plus détaillés.

LES PAPETERIES

Alexis Monteil, dans sa "Description du département de l'Aveyron" (120), distingue entre toutes les papeteries du département (elles sont alors nombreuses en Aveyron) celles de Saint-Antonin: *"...Il faut cependant rendre justice à un petit nombre de fabriques du département, surtout à celles de Saint-Antonin; elles se distinguent par la qualité des chiffons et la perfection des procédés."*

Le maire de Saint-Antonin, Pagès, est alors papetier, il répond, en 1812, assez largement à un questionnaire de l'administration centrale. On y apprend que sa papeterie a été fondée en 1716. Une cartonnerie fonctionne par ailleurs dans la commune et elle a été établie en 1764 *"par un cultivateur*

(120) Jusqu'en 1808, date de la création du Tarn et Garonne, le canton de Saint-Antonin fait partie du département de l'Aveyron.

très industrieux". Cette dernière occupe alors 3 ouvriers tandis que lui-même en occupe 8: *" ...un saléran, un ouvrier de salle, une trieuse de chiffons, l'ouvrier, le coucheur, le leveur, l'apprenti et le gouverneur du moulin..."* lesquels sont payés en moyenne *"... 1F25 par jour, y compris leurs avantages..."* (c'est un assez bon salaire pour l'époque). En outre, cette papeterie fait vivre un commerce actif de chiffons qui sont collectés jusqu'à 3 lieues à la ronde au prix de 6F le quintal (prix de revient à la papeterie) de 50 kgs à raison d'une consommation annuelle de 260 quintaux de 50 kgs. Elle produit annuellement environ 500 rames de papier de 12 qualités différentes (grand raisin gris pour enveloppes, grand raisin azuré pour registres, royal azuré pour registres, carré d'impression, carré bleu, coquille fine en velin pour lettres, petite coquille fine, grande cloche azurée pour les écoliers, petite cloche azurée pour lettres et écoliers, amsterdam azuré pour écolier, papier ministre, écu pour lettres). Le produit brut de la papeterie, est de plus de 4.000F par an, c'est sans doute à cette époque l'établissement industriel qui emploie le plus de salariés réguliers à Saint-Antonin.

Les réponses au questionnaire nous apprennent aussi que, dès cette époque, la papeterie souffre de deux handicaps par rapport à ses concurrentes. D'une part *"...les chiffons du pays sont grossiers et lorsqu'on veut une certaine qualité de chiffons il faut les aller chercher à Montauban ou Toulouse."*. Ceci semble avoir pour corollaire qu'il se fait peu de petits papiers dans cette fabrique et que sa production dominante (grand raisin gris pour enveloppes) est un papier relativement bon marché. Deuxième handicap : la papeterie est dépourvue de cylindres à la hollandaise dont l'usage se généralise alors et qui accélèrent et améliorent l'affinage de la pâte à papier. Ici, elle est encore travaillée à la pile (le chiffon est déchiqueté par des pilons ou maillets, actionnés par un martinet).

Ces facteurs expliquent sans doute le déclin de la papeterie qui, au milieu du XIXème siècle, paraît déjà amorcé: *"depuis l'établissement des papeteries à la mécanique, celles de Saint-Antonin ont beaucoup diminué et même changé le genre de fabrication. Aujourd'hui on ne fabrique que de gros papiers d'enveloppe et point de papier à écrire..."* écrit le maire au préfet, en 1848. Quelques années plus tard pourtant semble s'amorcer un renouveau (qui sera de courte durée): *"... Quant aux papeteries, il en existe deux (plus une cartonnerie) dont une à la cuve occupant un ménage composé de 3 personnes seulement. La seconde est une papeterie à la mécanique qui a beaucoup plus d'importance que la première. Les travaux de réparation et d'expropriation n'étant pas tout à fait terminés on ne connaît pas encore le développement que le propriétaire veut donner à sa fabrique: ..."*(121)

(121) Arch. Mun. Saint-Ant.; lettre du maire au préfet : octobre 1852.

" Le veau de Saint-Antonin est un des meilleurs qu'on connaisse; il se vend un sixième en sus de celui des autres fabriques du midi; on en fait des exportations en Espagne et en Portugal. Plusieurs attribuent la qualité supérieure de ces cuirs aux eaux; ils prétendent que les parties de tuf qu'elles tiennent en dissolution, s'introduisant dans les peaux par les différentes préparations, donnent aux cuirs une élasticité et un degré de perfection qu'il serait difficile d'imiter. Il est cependant probable que le veau de Saint-Antonin, doit beaucoup à la bonté des écorces et à l'intelligence des tanneurs.
Avant 1790, on n'évaluait pas à moins de 200 000 le nombre des cuirs de veau qui sortaient de ces tanneries; aujourd'hui, les fabricans n'en expédient pas le dixième.

Le prix des 5 hectogrammes (la livre poids de marc) du veau de Saint-Antonin est d'environ 2fr. ...". (122)

La tannerie à Saint-Antonin est ancienne, dès les XIIIème et XIVème siècles, elle est une des spécialisations (avec le drap de laine) qui ont fait la fortune et la réputation de son industrie et de son commerce. La rue de la pélisserie, l'architecture des maisons du quartier du Bessarel rappellent encore aujourd'hui que la partie basse de la ville, celle qui borde la Bonnette et ses canaux de dérivation, lui était entièrement vouée.

Cette activité mobilisait et animait un arrière-pays très étendu: collecte des peaux (le chiffre de 200 000 peaux, avant 1790, cité par Monteil paraît exagéré), ramassage du tanin (la forêt de la Grésigne y pourvoyait ainsi que les châtaigneraies du haut canton), culture du redoul (ou roudou) employé pour le corroyage. Au XIXème siècle, cette activité semble, à Saint-Antonin, dans une phase de déclin assez rapide. Sa structure est purement artisanale. En 1812, 10 fabriques sont dénombrées qui emploient un total de 20 ouvriers (Cavaillé signale 120 ouvriers employés à la tannerie vers 1820 mais c'est soit une erreur soit un boom économique de courte durée). En 1861, il n'y a plus que 7 établissements de tannerie qui font vivre au total 48 personnes (y compris épouses, enfants, ascendants) soit sans doute moins de 13 personnes actives. Mais comme la papeterie elle va connaître un renouveau dans la deuxième moitié du siècle.

Au total, le tableau de l'activité non agricole s'est peu modifié à Saint-Antonin, au cours de la première moitié du siècle. Ni déclin, ni expansion spectaculaire : un monde presque immobile où se profilent quelques périls et se renforcent surtout les activités qui bénéficient de la relative amélioration de l'agriculture pendant cette période. Donc un dynamisme urbain qui paraît en panne. La population reste stable et la cité n'attire qu'une faible proportion de migrants de son environnement rural tandis qu'une partie de

(122) Alexis Monteil; ouvrage cité.

TANNERIES

MANIÈRE DE TANNER LE VEAU A SAINT-ANTONIN. (123)

LAVAGE.

Les peaux restent au trempis 6 ou 7 jours; et chaque jour elles reçoivent une passe. Elles sont lavées à l'eau courante.

PLAMMAGE.

On les met au plain vieux pendant dix jours; elles restent alternativement un jour dans le plain, et un jour hors le plain. Elles sont rincées; débourrées. Plain vif ou demi-vif; il dure 7 à 8 jours.

TRAVAIL DE RIVIÈRE.

Une façon avec le couteau à revers. Trempis pendant 12 heures. Six façons sur fleur. Autant sur chair. A chaque façon, on change l'eau des cuves. Trempis pendant trois jours. L'eau est renouvelée de 12 heures en 12 heures. Une passe sur le chevalet, pour dégager les peaux.

TANNAGE.

Coudrement très-actif et très nourri avec du tan de chêne. Les cuirs sont couchés dans les cuves, garnis avec le tan du coudrement, et abreuvés avec l'eau qui a servi à cette opération.

Tous les deux jours on fait chauffer jusqu'à ébullition l'eau des cuves, et l'on change les cuirs de position. Le 12ème jour, nouvelle poudre et mêmes opérations. Le 15ème jour les cuirs sont buttés, et tirés de détail (1). Nouvelle poudre; on la donne de la même manière que les deux premières, et les cuirs y restent douze jours. En été, environ 36 jours, et en hiver 40 ou 45 suffisent pour le tannage.

CORROYAGE.

Les cuirs tirés des cuves passent à la corroyerie. Engraissage; il se fait avec un mélange de suif et d'huile par quantités égales. Les cuirs sont séchés à l'ombre; Pliés par trois, en manchon et foulés avec les pieds; Travaillés avec la paumelle de liège; Parés à la lunette; Corrompus avec la paumelle de bois; Redressés avec le liège; Enfin emmagasinés.

(1) Dans nos tanneries, on appelle " tirer de détail ", paffer sur les cuirs un couteau emmenché aux deux extrémités et tranchant comme un rafoir. Cette façon a pour but d'effacer les courelures que le boucher a faites à la peau.

(123) Extrait de Monteil, ouvr. cité.

LES METIERS A PENNE EN 1856

(Statistique de l'ensemble des personnes qui vivent d'un métier : enfants, épouses, etc... y compris ceux qui l'exercent).

AGRICULTURE

Propriétaires exploitants	1073
Régisseurs	4
Fermiers	11
Métayers	69
Journaliers	436
Bûcherons, charbonniers	40
Total	1633

COMMERCE

(Alimentation)

Epiciers	9
B.O.F.	9
Légumes	1
Total	19

INDUSTRIES-ARTISANAT

1 - Textile	
Laine	6
Lin, chanvre	187
2 - Objets métalliques	
(Chaudronniers, forgerons tourneurs, couteliers)	15
3 - Objets en bois	
(tonneliers)	3
4 - Bâtiment	88
5 - Habillement	
Tailleurs, couturiers	14
Cordonniers. sabotiers	33
Coiffeurs	3
6 - Alimentation	
Meuniers	22
Boulangers	7
Bouchers	1
Restaurateurs, cafetiers	18
Brasseurs, huiliers	1
7 - Transports	
Construction bateaux	5
Charrons, mar.ferrants, bourreliers	6
Cantonniers	3
Entreprises de roulage	13
Total	425

PROFESSIONS LIBERALES

(Enseignants, clergé, employés, fonctionnaires)	20

SANS PROFESSION

rentiers	34
mendiants	19

RECAPITULATIF

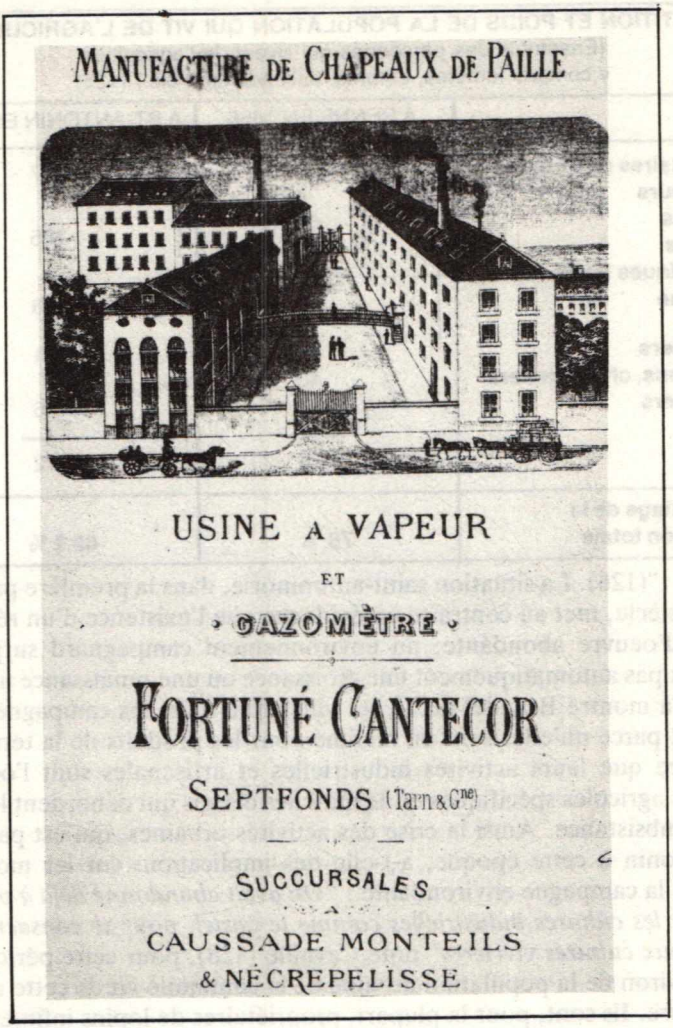
AGRICULTURE	76,0 %
PROFESSIONS LIBERALES	1,0 %
INDUSTRIE, COMMERCE	20,5 %
SANS PROFESSION	2,5 %

ses artisans choisit,déjà, la voie de l'émigration. Cette stagnation contraste, par exemple, avec l'expansion spectaculaire du village voisin de Septfonds dont la population passe de 850 habitants, vers 1800, à 1.250, en 1850. Le moteur de cette expansion est l'introduction d'une spécialisation nouvelle : la fabrication de chapeaux de paille. L'idée en a été introduite, au début du siècle, par l'épouse italienne d'un habitant du village (124) et elle va animer une industrie et un commerce très actifs jusqu'à la guerre de 14. Cette activité, au milieu du siècle, a déjà quelques retombées à Saint-Antonin : dans les fermes du causse de Servanac, comme dans toute la région, on tisse souvent l'hiver les tresses qui serviront à la fabrication des chapeaux. Dans le même temps, Septfonds, pendant toute cette période, sert de pôle d'attraction pour toute la population des hameaux et paroisses de la commune de Saint-Antonin situés sur le causse du Quercy. Ce déséquilibre sera d'ailleurs à l'origine de plusieurs tentatives de démembrement, au profit de Septfonds, de l'espace rural de la commune.



INDUSTRIE DU CHAPEAU DE PAILLE A SEPTFONDS : groupe de tresseuses et marchandes de tresses. Carte postale de la fin du XIXème siècle.

(124) Il n'y a pas d'exemple de réussite urbaine sans ouverture sur le monde extérieur, l'espace saint-antoninois paraît, à cette époque, terriblement replié sur lui-même.



11 - UNE AGRICULTURE EN PROGRÈS

Une idée fort répandue mais souvent trompeuse est qu' *"..à toute époque, et dans tous les pays, les campagnes ont fait les villes. Elles leur ont servi de réservoir de population, les alimentant copieusement en hommes, en main-*

RÉPARTITION ET POIDS DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE (Ensemble des personnes qui vivent de l'agriculture y compris femmes, enfants, ascendants... etc.) (125)		
	A PENNE EN 1856	A ST-ANTONIN EN 1851
Propriétaires exploitants	1 073	2 917
Régisseurs	4	
Métayers	69	
Fermiers	11	165
Domestiques logés à la ferme	436	123
Journaliers		271
Bûcherons, charbonniers	40	
Maraîchers		36
TOTAL	1 623	3 512
Pourcentage de la population totale	**76 %**	**68,2 %**

d'oeuvre..."(126). La situation saint-antoninoise, dans la première partie du XIXème siècle, met au contraire en évidence que l'existence d'un réservoir de main-d'oeuvre abondante, un environnement campagnard surpeuplé, n'assurent pas automatiquement une croissance ou une renaissance urbaine. Comme l'a montré Braudel (127), les villes font aussi les campagnes. Non seulement parce qu'elles sont un marché pour les produits de la terre mais aussi parce que leurs activités industrielles et artisanales sont l'occasion d'activités agricoles spécifiques et de marchés élargis qui débordent le cadre de l'autosubsistance. Ainsi la crise des activités urbaines, qui est patente à Saint-Antonin à cette époque, a-t-elle des implications sur les modes de culture de la campagne environnante : *"On avait abandonné déjà à peu près totalement les cultures industrielles comme le pastel, pour se consacrer uniquement aux cultures vivrières"* note Cavaillé (128), pour cette période. La moitié environ de la population urbaine de la commune vit de cette agriculture vivrière. Ils sont, pour la plupart, propriétaires de lopins infimes situés dans la vallée ou à la bordure des causses et ils ne peuvent subsister qu'en se louant de surcroît, comme journaliers, ou en pratiquant de petites activités

(125) Source : Recensements; Arch. Mun. Penne, Saint-Antonin
(126) S. Canal; ouvr. cité, p. 104.
(127) F. Braudel; ouvrages cités.
(128) Ouvr. cité; p 24.

artisanales. A Saint-Antonin, ce repli agricole sur l'autosubsistance est, à n'en pas douter, un recul considérable. La quasi disparition de la corporation, autrefois prospère, des teinturiers a entraîné la disparition des cultures de plantes tinctoriales. Faute de débouchés commerciaux, le chanvre n'est plus cultivé que pour les usages locaux. C'est à peine s'il alimente un marché puisque la fibre est préparée dans le cadre de l'économie familiale dont elle ne sort que pour être donnée à tisser pour tant le mètre.

Le déclin de la tannerie prive également de débouchés l'élevage de la région et il mettra aussi en crise les châtaigneraies du haut-canton (Castanet, notamment) qui fournissaient le tan à Saint-Antonin. La culture du sumac, dont le bois donnait une bonne odeur aux cuirs (aujourd'hui, odeur du cuir dit "de Russie"), disparaît également ainsi que celle du redoul (ou corroyère). Ces deux plantes servaient aussi en teinturerie. Autre commerce dont le déclin semble amorcé, au début du XIXème siècle : celui des prunes sèches: *"Saint-Antonin connut au XVIème siècle et au XVIIème siècle une vogue importante pour une prune, dite de Saint-Antonin, qui était séchée pour devenir pruneau et qui s'exportait jusqu'en Angleterre et en Hollande. Le transport s'en faisait par barils, transportés à dos de mulet jusqu'aux points navigables de l'Aveyron et du Tarn, pour atteindre Bordeaux par la Garonne.."*(129). Le maire mentionne encore ce commerce vers 1850 mais on n'en trouve plus trace ensuite.

Ne subsiste donc, pour l'essentiel, au début du XIXème siècle, qu'une polyculture d'autosubsistance : *"...on cultivait de tout sur les divers sols des environs; le blé, en premier lieu, qu'on faisait alterner sur les sols profonds du causse et du terrefort avec le maïs et les plantes sarclées ; les champs étaient parsemés d'arbres fruitiers, surtout de noyers et de pruniers, les noix servant à la fabrication de l'huile, pour la nourriture et l'éclairage; les bonnes terres d'alluvions portaient du chanvre dont les tisserands faisaient sur place de la solide toile; les pentes du causse étaient toutes cultivées, derrière les petits murs qui soutenaient la terre, et portaient des vignes et de nombreux jardins avec toutes sortes d'arbres fruitiers; les osiers des rives et les feuilles de "cesco" étaient aussi utilisées; les bois étaient bien tenus et bien clôturés; les prés, très divisés, donnaient le fourrage pour quelques bovins et surtout pour les moutons et les chèvres. ...Il y avait beaucoup de monde à la terre et toutes les conditions sociales se trouvaient à la campagne.*

Il y avait quelques gros propriétaires, exploitant la suite des grands domaines seigneuriaux de l'ancien régime, rares d'ailleurs à Saint-Antonin. Le maître réglait tout le travail et employait toute l'année, en utilisant divers

(129) A. Puyeo; ouvr. cité.; p. 214.

modes de paiement, la main-d'oeuvre locale; pas de métayers comme dans la plaine. Après eux venaient les "pagès", les propriétaires moyens qui étaient les maîtres de leur terre et la cultivaient eux-mêmes, aidés de leur famille. Ils habitaient les maisons des hameaux et exploitaient le terroir agricole qui les entourait, comme à Gauthier, à Laussier ou à Tabarly. Les petits propriétaires venaient ensuite, exploitant leurs deux ou trois hectares et travaillant de temps en temps chez les autres. Les journaliers et les brassiers, les gagistes, étaient nombreux et habitaient les petites maisons des hameaux, les petites maisons basses ceinturées d'un jardin. Ils tiraient leurs ressources de leurs champs, parfois bien minuscules, et aussi de leur travail chez les autres, les moyens ou les gros propriétaires. Contre paiement en nature le plus souvent : ils sarclaient le maïs de "sept-un", ou moissonnaient pour un boisseau, ou vendangeaient pour le marc dont ils faisaient de la piquette. ..." (130).

L'archaïsme des modes de rémunération souligne la précarité de cette économie agricole où l'argent et l'aisance sont fort rares et où la menace de disette est encore endémique.

REPARTITION DES TERRES DANS LE CANTON DE ST-ANTONIN EN 1811 (131)

Terres labourables	**8 000 ha**
Bois	**6 000 ha**
Vignes	**2 500 ha**
Prés	**600 ha**
Pacages	**2 000 ha**
Terres incultes	**5 500 ha**

RECOLTE EN GRAINS A SAINT-ANTONIN EN 1807 (131)

Froment	**14 000 hecto**
Seigle	**500 hecto**
Maïs	**3 500 hecto**
Orge	**1 000 hecto**
Consommation de la commune	**21 200 hecto**
Déficit	**2 200 hecto**
Consommation individuelle :	
En blé	**3 hecto**
En maïs ou orge	**1 hecto**

La prédominance de la culture du blé sur toutes les autres cultures et la faiblesse des prés naturels et artificiels, à cette époque, mettent également en évidence que le souci du pain quotidien domine alors les travaux agricoles, même si une certaine diversification de l'alimentation s'amorce.

Les rendements en blé sont d'ailleurs d'une extraordinaire faiblesse dans la commune : 2,5 à 3 hectolitres pour 1 hectolitre semé, en 1812 ! Le profil moyen d'une exploitation, qu'indique le maire en 1811, traduit aussi le caractère d'autosubsistance de l'exploitation familiale saint-antoninoise : 28

(130) A. Cavaillé; ouvr. cité, p 24 et 25.

(131) Arch. Mun. Saint-Antonin.

hectares de terre (il faut compter qu'en moyenne plus de la moitié de cette superficie est constituée de bois, landes ou terres à moutons), 2 paires de boeufs, 30 brebis, 2 cochons. Ce profil correspond d'ailleurs sans doute davantage à la situation des propriétés des causses et des vallées qu'à celle de la population agricole urbanisée.

Pourtant, à l'orée du siècle, les signes avant-coureurs des transformations de l'agriculture saint-antoninoise sont déjà perceptibles. Répondant, en 1811, à un questionnaire, le maire écrit: " *l'assolement usité est composé de deux récoltes, l'une en froment et l'autre en menus grains. Sur la partie ensemencée de ces derniers, le quart, qui forme les plus mauvaises terres, reste en jachères. Si ce quart était ensemencé en prairies artificielles, on s'apercevrait bientôt de l'avantage de cet assolement. Il est certains quartiers dans ce canton où on cultive ces prairies, ce qui produit le meilleur effet. Il faut espérer que cette culture gagnera de proche en proche.* "(132)

L'année suivante, il écrit qu' "*...on sème en prairies artificielles du sainfoin, de la luzerne, du trèfle et du maïs en fourrage. Leur introduction, quant aux trois premières, remonte à trente années environ, elles prennent tous les jours de l'extension et l'agriculture fleurit dans la même proportion de leur accroissement. Avant leur introduction, il y avait très peu de bêtes de somme au chef-lieu du canton...".(132)*

Outre l' "agromanie" qu'elles révèlent - à cette époque, tout notable qui se respecte, se pique d'être agronome - , ces réponses mettent en évidence le caractère encore très récent de l'introduction des bêtes de somme dans l'économie saint-antoninoise, et le démarrage de la transformation des modes de culture qui l'ont rendue possible. Cette évolution va se poursuivre lentement pendant toute la première moitié du XIXème siècle. En 1866, la superficie des prés naturels ou artificiels (1 271 ha) est plus du double, dans le canton de Saint-Antonin, de ce qu'elle était au début du siècle. En 1851, le maire note, dans une lettre au préfet sur la situation de la boucherie : "*...la consommation de la viande tend graduellement à l'augmentation et les prix sont à peu près les mêmes depuis quelques années. Il y aurait même une petite diminution si les bouchers étaient moins nombreux dans notre localité. Mais ne débitant pas beaucoup, ils cherchent à faire un peu plus de bénéfices en vendant plus cher. Cependant la police veille à ce que la taxe ne soit pas dépassée. Nos foires et nos marchés sont grandement pourvus en bestiaux destinés à la boucherie. Dans aucun temps on n'en a vu une plus grande quantité et aussi bien engraissés. Les animaux de toute espèce se vendent à des prix très modérés.* "(133)

(132) Arch. Mun. Saint-Antonin.
(133) Arch. Mun. ; Reg. Corr.; 14-3-1851.

Cette amélioration de l'approvisionnement en viande de boucherie de la cité est corrélatif des progrès de l'élevage. On commence progressivement, dans les campagnes saint-antoninoises, à engraisser les bêtes pour les livrer au marché et plus seulement à les rechercher pour leur laine ou comme bêtes de somme (c'est à dire comme capital fixe).

Les mouvements de l'octroi, malgré leur peu de fiabilité (134), aussi bien que l'évolution de la composition du cheptel, mettent aussi en évidence cette transformation.

STATISTIQUE DE L'OCTROI DE SAINT-ANTONIN (source : Arch. Mun.)

	1815	1836	1838	1840	1841	1851
Vins en cercle (hectolitres)	2 173	3 962	4 238	4 111	4 876	3 080
Liqueurs en bouteilles (hecto)		3,8	3,6	9,3	22,2	?
Bières en cercle (hecto)	2,5	38	23,5	35	40	?
Bœufs (têtes)	60	51	74	75	78	70
Veaux (têtes)	133	140	131	137	136	270
Moutons (têtes)	186	232	242	229	236	500
Porcs (têtes)	573	498	343	386	408	400

LE CHEPTEL DE SAINT-ANTONIN EN 1866 (136)

Chevaux	**189**	Ovins	**10 097**
Mulets	**41**	Porcs	**297**
Anes	**43**	Chèvres	**29**
Bovins (136)	**768**	Ruches	**122**

(134) L'octroi est affermé par la commune à un particulier, ce qui n'est pas une source de transparence.

(135) Source: recensement de la population; Arch. Mun. Saint-Antonin.

(136) Dont 36 vaches.

En 1854, le maire note à propos des foires: " *Il se fait à Saint-Antonin, un grand commerce de gros et menu bétail. Ses boeufs et moutons gras sont très bien estimés des marchands et bouchers étrangers qui se rendent tous les mois à nos foires, certains qu'ils sont d'y faire leurs achats.*

Le poisson, le gibier de toute espèce et les truffes qui rivalisent avec celles du Périgord attirent beaucoup de marchands dans la saison d'hiver."(137)

Cette animation commerciale des foires, ces signes d'un début de prospérité rurale, curieusement ne gagnent pas le marché des grains où la tension et les déficits resteront chroniques pendant longtemps. Pourtant, depuis le début du siècle, le rendement du blé a beaucoup progressé, bien qu'il reste très inférieur à la moyenne nationale (et même régionale : 11 hecto à l'hectare pour le Sud-Ouest du Massif Central).

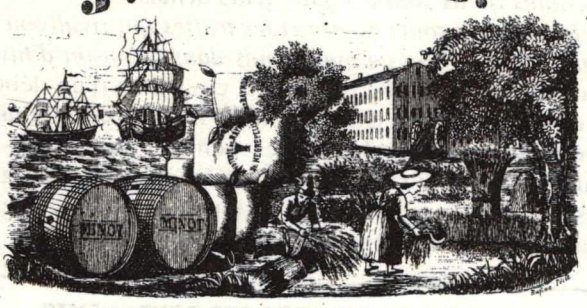
FAIBLESSE ET PROGRÈS DES RENDEMENTS

	Récolte pour 1 hectolitre de grain semé à Saint-Antonin	Rendement à l'hectare
1812	2,5 à 3	5 à 6
1866	4,2	8,4

De 1807 à 1855, la récolte moyenne de blé, à Saint-Antonin, passe de 14.000 hectolitres à 36.000 hectolitres. C'est dire que les progrès des rendements n'expliquent pas tout et que le défrichage a dû progresser au cours de cette période. Le mauvais approvisionnement en blé de la cité relève aussi, pour une large part, de la structure archaïque de ses moulins. Il se peut en effet qu'un commerce actif en blé s'esquisse vers les grandes minoteries qui commencent alors à travailler aux limites du canton (à Montricoux, Nègrepelisse, Laguépie).

La vigne occupe aussi une place importante dans l'agriculture locale : 2487 hectares en 1848 dans tout le canton, en 1812, 643 à Saint-Antonin, en 1848, pour une production annuelle qui, en moyenne, vers 1850, est de 12 hectolitres à l'hectare. Mais c'est un vin ordinaire qui alimente surtout le marché local. Dans tout le canton, il n'y a pas plus de 12 hectares de vignobles de qualité supérieure en 1812 (5 à Varen et 8 à Verfeil).

(137) Arch. Mun. ; Reg. Corr. ; 31-8-1854.



PUBLICITÉ D'UNE MINOTERIE
DE NÈGREPELISSE (T. et G.) Milieu du XIX^{ème}.

L'amélioration des exportations de vins où les édiles de la cité avaient vu une chance d'activité pour les routes nouvelles, au début du siècle, ne semble pas avoir fait de progrès notables vers 1850.

Au total, l'activité de l'agriculture saint-antoninoise semble pourtant avoir amélioré sa situation en un demi siècle. L'augmentation du prix des terres agricoles, qui est sensible au cours de cette période, traduit sans doute, en partie, cette croissance de la productivité. Comme le mouvement de construction de bâtiments ruraux qui semble connaître une apogée vers le milieu du siècle et qui fait vivre une corporation assez nombreuse, à Saint-Antonin comme à Penne, d'artisans du bâtiment.

Le prix des terres atteint, au cours de cette période, un niveau qui est sans doute une sorte de record historique (c'est un phénomène général, en France, à cette époque). Un hectare de bonne terre vaut à Saint-Antonin, vers 1850, environ 14 années de salaires de l'équivalent d'un smicard d'aujourd'hui (300 F/an) alors qu'aujourd'hui, où la terre a la réputation d'être chère, le même hectare ne vaut pas une année d'un salaire équivalent.

Le niveau élevé du prix des terres (et sans doute aussi de la rente foncière) est en partie le résultat du surpeuplement de la campagne à cette époque. Une émigration encore modérée et une démographie excédentaire font que la population y est nombreuse, la demande de terres élevée, et les transactions sans doute rares. Dans toute cette région ce sont à cette époque, les structures villageoises (dans les recensements on parle de " population

AUGMENTATION DU PRIX DES TERRES AGRICOLES A SAINT-ANTONIN (1ère moitié du XIXème)		
Nature des terres **Prix de l'hectare**	**1812** (138) (selon qualité)	**1856** (138)
Prés	1.500 à 3.600 F	4.000 F
Terres labourables	1.250 à 2.400 F	2.000 à 3.000 F
Chenevières de 1ère qualité	3.600 F	4.200 F
Vignes	450 à 1.800 F	2.000 à 4.000 F
Bois	150 à 450 F	1.000 F
Terres incultes et landes	150 F	

agglomérée ") qui paraissent les plus sensibles à l'émigration. A Saint-Antonin le bourg résiste mieux mais à Penne, par exemple, la population du village régresse tandis que celle des paroisses plus rurales de la commune reste stable.

POPULATION AGGLOMERÉE, POPULATION ÉPARSE				
	SAINT-ANTONIN		**PENNE**	
	Agglo.	Éparse	Agglo.	Éparse
1821	2 640	2 804		
1831			697	1 696
1851	2 585	2 822	499	1 691

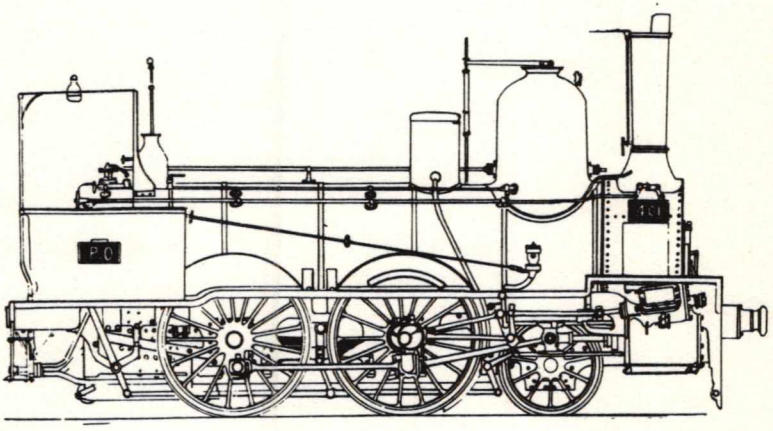
(138) Source : réponse du maire à un questionnaire du préfet. Arch. Mun.

(139) Source : tableau des expropriations pour le chemin de fer. Arch. Mun. Divers recoupements montrant que le chemin de fer a payé les terres environ deux fois le prix de leur valeur vénale, nous avons tenu compte de ce coefficient.

Ces modifications traduisent sans doute aussi une modification des goûts en matière d'habitat. Les rues étroites, sans lumière, humides, des petits centres médiévaux commencent, à cette époque, à être décriées par les hygiénistes et les constructions sortent de plus en plus des limites anciennes des remparts. D'autre part, il ne faut pas oublier non plus que l'activité agricole et les petites industries urbaines ou villageoises ne s'opposent pas, à cette époque, aussi nettement qu'aujourd'hui, en ce sens qu'elles ne sont pas aussi exclusives les unes des autres. Les activités multiples, les "travaux d'appoints" ou saisonniers sont alors la règle plus que l'exception. La spécialisation agricole à outrance du monde rural est une donnée qui ne domine pas le paysage saint-antoninois du milieu du XIXème siècle.

DEUXIÈME PARTIE

L'IRRUPTION DU CHEMIN DE FER



CHAPITRE 1

LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERRÉE

"... on peut affirmer hardiment que le railway de Montauban à Villefranche est le tronçon le plus admirable que les ingénieurs français aient mis jusqu'à ce jour à exécution.

De Montricoux à travers Bruniquel, Penne, Laguépie, Saint-Antonin, Najac, jusqu'au commencement de la fertile vallée qui finit à Villefranche, la voie ferrée serpente comme l'Aveyron et semble s'enlacer avec cette fraîche rivière : tantôt elle la côtoie, tantôt elle la franchit audacieusement, tantôt elle la repousse, la domine, la pénètre, tantôt enfin elle la quitte pour la rejoindre bientôt encore. Rien ne l'intimide, ni les roches cent fois plus dures que l'acier, ni ces abîmes profonds, ni les montagnes escarpées : par la volonté savante de nos ingénieurs, l'Aveyron et la voie ferrée formeront désormais, on peut le dire, une tresse prodigieuse. Tout ce que la science la plus haute a pu deviner, tout ce que la hardiesse la plus froidement réfléchie a pu imaginer, tout cela se trouve et se voit dans ce réseau fabuleux; et si nous ajoutons que les beautés naturelles les plus inconnues et les plus émouvantes luttent d'une manière incessante avec les merveilles de l'art, nous n'aurons donné qu'une idée imparfaite de ce qu'on peut éprouver en le parcourant. ...

Sur la ligne de Villefranche à Montauban on jouit encore, et d'une manière presque constante, d'un spectacle à peu près inconnu sur les autres lignes; c'est le coup-d'oeil merveilleux offert par le ruban des wagons, serpentant sur les courbes incessantes de la voie ou bien disparaissant dans les ténèbres des tunnels. Ce spectacle réservé surtout aux voyageurs des voitures de l'arrière, est saisissant et presque fantastique; il semble qu'une grosse cavale noire, hennissant et vomissant des torrents de fumée, va nous entraîner à tout jamais dans les entrailles de la terre.

Nous avons vu les natures les plus incultes, les plus grossières et les moins impressionnables en apparence saisies d'une stupéfaction ou d'une joie instinctive en contemplant ce magnifique spectacle; quelle sera donc l'admiration des âmes d'élite ?" (1)

---

(1) Courrier de Tarn et Garonne : 1-5-1858

La ligne de chemin de fer de Saint-Antonin, bien qu'aujourd'hui fermée depuis plus de 20 ans, n'a pas fini de susciter dans les esprits, des interrogations, un étonnement, des controverses. La gare, vidée de ses quais, guichets, salles d'attente, affiches, horaires, propriété aujourd'hui des services de l'Equipement, demeure pour beaucoup "la gare" et les maisonnettes des gardes-barrières, malgré les haies dont elles s'entourent, les transformations dont elles sont l'objet, ne sont pas encore des résidences secondaires (ou principales) tout à fait comme les autres. Le paysage ferroviaire résiste à sa mise à mort et il reste investi d'une mémoire collective longue à se taire et à faire silence des rumeurs, des rêves, des errances qui l'ont parcouru; comme de l'habileté et du travail des hommes qui l'ont construit. Et jusqu'au bitume dont on a recouvert le ballast qui partout épouse la douceur inhabituelle des courbes et des pentes, la splendeur des ouvrages qui le supportent.

Et justement, une des choses qui nous semble étonner le plus souvent les Saint-Antoninois c'est la dimension des ouvrages de cette ligne (partout prévus pour recevoir deux voies) surprenante eu égard à son destin pitoyable. Beaucoup y voient le signe d'une volonté ou d'un projet stratégique. Lewis Carroll dirait peut-être : "la stratégie c'est ce qui reste quand on a démonté les rails". Pour une part, cette croyance nous semble en effet relever d'un humour assez cocasse qui renvoie à nos supposés "stratèges", au delà de la pompe et de l'emphase de leurs ouvrages, le miroir de leurs échecs et de leurs vélléités pesantes. Pour une autre part, cette qualification de "stratégique" attribue au pouvoir politique (et économique) "maître d'ouvrage" une volonté cohérente, un plan d'ensemble dont la ligne (et jusqu'à son échec) serait la trace visible. Les archives que nous avons pu consulter donnent à voir une vérité qui paraît aux antipodes d'un plan stratégique. La ligne de Saint-Antonin, au contraire, a été le produit d'une conjonction fragile et hasardeuse de projets et d'intérêts contradictoires, de coups de force, d'engagements non tenus, de crocs-en-jambe, de volontés de puissance tour à tour vélléitaires ou féroces et où l'intérêt local a compté à peu près pour rien. Une logique qui s'apparente davantage à celle d'une partie de poker qu'à un plan cohérent donc. C'est ce que nous allons nous efforcer de mettre en évidence.

UNE LOGIQUE ÉTRANGÈRE À L'INTÉRÊT LOCAL

Beaucoup de voies ferrées fermées, en France, depuis 30 ans, appartenaient au réseau secondaire (dit parfois réseau Freycinet) construit pour l'essentiel entre 1880 et 1914. La ligne de Saint-Antonin se distingue radicalement de ces lignes par deux caractéristiques essentielles : d'une part, elle a été conçue et construite très tôt (entre 1853 et 1858, soit bien avant Paris-Toulouse), d'autre part elle faisait partie d'un vaste projet issu de ce que les historiens appellent la "railway mania", et des spéculations effrénées qu'elle déclencha à l'orée du Second Empire. Ce projet, c'est celui du "Grand Central". Il s'agit alors, pour les hommes d'affaires qui en sont les promoteurs, d'occuper le triangle délimité par les trois grandes lignes qui sont alors en voie d'achèvement : Paris-Bordeaux (compagnie d'Orléans), Paris-Lyon-Marseille (qui va progressivement s'unifier sous la houlette de la compagnie P.L.M.) et Méditerranée-Bordeaux par Toulouse et Montauban (compagnie du Midi).

Le projet à long terme des promoteurs du Grand Central comporte à la fois une grande radiale qui, venant de Paris, traverserait les hautes terres du Massif Central (par Clermont) pour se raccorder à la ligne du Midi à Montauban (via Capdenac et Saint-Antonin), et des transversales (Lyon-Bordeaux et Lyon-Périgueux-La Rochelle et Nantes).

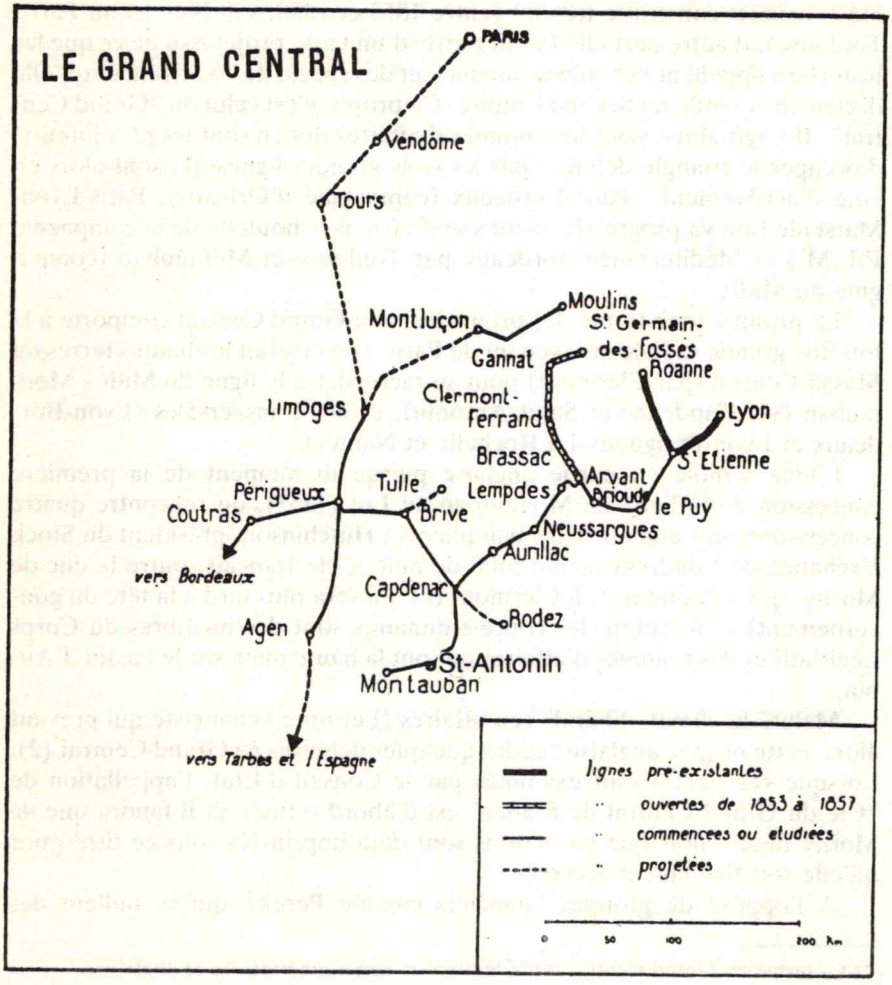
L'idée semble en partie anglaise puisqu'au moment de la première concession de la ligne de Montauban au Lot (1853), on rencontre quatre concessionnaires anglais (trois banquiers et Hutchinson, président du Stock Exchange de Londres) sur un total de huit. Côté français, outre le duc de Morny, qui a des intérêts à Clermont (et qui sera plus tard à la tête du gouvernement) et à Aubin, les concessionnaires sont des membres du Corps Législatif et des hommes d'affaires qui ont la haute main sur le bassin d'Aubin.

Malgré le climat "libéral" (en affaires !) et libre-échangiste qui prévaut alors, cette origine anglaise vaudra quelques déboires au Grand Central (2). Lorsque ses statuts sont examinés par le Conseil d'Etat, l'appellation de "Cie du Grand Central de France" est d'abord refusée et il faudra que de Morny fasse valoir que les actions sont déjà imprimées sous ce titre pour qu'elle soit finalement acceptée.

A l'opposé de groupes financiers comme Pereire qui se taillent des

(2) Le terme de Grand Central copie le nom de lignes américaines et anglaises.

empires dans le chemin de fer en absorbant les différents tronçons de grands itinéraires (stratégie de concentration : P.L.M., par exemple), la stratégie de la compagnie du Grand Central semble d'occuper le terrain en ordre relativement dispersé pour se mettre en position d'être la cheville ouvrière obligée des regroupements et des fusions dont la nécessité commence à apparaître.



En ce sens, le Grand Central est une opération spéculative assez classique. Sur le plan financier, elle fait appel exclusivement à l'épargne privée, ce qui la distingue des autres compagnies, très généralement subventionnées (3), pour une partie de leurs investissements.

Au demeurant, les premiers tronçons concédés, en 1853, au Grand Central sont assez modestes : 155 kilomètres pour la ligne de Périgueux à Coutras (c'est une transversale Est-Ouest), 60 kilomètres pour la ligne de Clermont à Lempdes (c'est un tronçon que ses promoteurs espèrent raccorder au Nord vers Paris, au Sud-Ouest par Capdenac et à l'Est vers Lyon). Cette dispersion des concessions résulte, pour une part, des hésitations de l'Etat : la conception d'un réseau unifié et centralisé autour de Paris n'est pas encore fixée, les réticences du corps des Ponts et Chaussées à abandonner le chemin de fer à l'initiative privée sont encore nombreuses, les urgences électoralistes sont pressantes et les intérêts des grands notables locaux orientent, le plus souvent, le choix des priorités.

Il est remarquable, à cet égard, que la dipersion des trois premiers tronçons concédés au Grand Central satisfait à la fois les intérêts à Périgueux de Magne, ministre des Travaux Publics, ceux du Duc de Morny à Clermont et ceux des propriétaires d'Aubin.

Quant à la ligne du Lot à Montauban, sa conception semble relever moins d'une préoccupation de desserte locale (de Morny écrit dans une lettre : "*... nous ne passerons pas par Figeac, nous n'y trouverions rien..* ' (4)) que du modèle des lignes d'évacuation minières et sidérurgiques , caractéristique des premières entreprises de chemin de fer (5). D'ailleurs, on ne trouve quasiment pas trace, dans les archives de la compagnie, d'enquêtes ou de prévisions de trafic pour les localités traversées par la ligne.

Un seul rapport, cité par le Courrier de Tarn et Garonne, nous est connu : "*25 voitures ou diligences partent tous les jours de Montauban pour divers lieux du département ou pour les villes avoisinantes. 545 voyageurs empruntent ces voitures dont 97 partent de Montauban.*" (6). L'indigence du trafic qu'il signale serait d'ailleurs plutôt de nature à décourager les promoteurs ! A propos du Grand Central, et de la même période, R. Caralp-Landon note également que " *l'absence d'enquêtes approfondies auprès des*

(3) La loi cadre de 1842 qui régit alors le chemin de fer, a posé pour principe que les grands travaux d'infrastructure non rentables seraient à la charge de l'Etat tandis que la pose des rails, la fourniture du matériel, l'exploitation et la sécurité seraient concédées à la grande bourgeoisie d'affaires organisée en compagnies, par des baux de 99 ans.
(4) Arch. Nat.; lettres de la direction du Grand Central au Ministre des Travaux Publics.
(5) Modèle qui est encore assez répandu dans le Tiers Monde
(6) Courrier de Tarn et Garonne du 8-4-1852.

populations est une preuve de l'indifférence vis à vis de la desserte locale." (7).

La décision de faire passer le tronçon du Lot à Montauban par Saint-Antonin est donc tout à fait étrangère aux intérêts de la cité. Elle est due exclusivement au hasard qui a placé Saint-Antonin sur l'axe des intérêts du groupe d'Aubin, propriétaire, en dehors des concessions minières et des usines d'Aubin, de concessions minières autour de Villefranche et des forges de Bruniquel.

Dès que l'annonce de la concession du tracé est connue à Albi, une campagne de presse s'y déclenche pour réclamer son détournement par Carmaux et Albi, vers Toulouse, par le Sud du massif de la Grésigne (8). Dans une optique de développement régional, le projet était d'autant moins absurde qu'il évitait à la ligne les difficultés considérables des gorges de l'Aveyron. L'ingénieur de la compagnie du Grand Central répond à ses détracteurs albigeois : "*Vous savez comme moi que j'avais pour mission de tracer aux produits minéraux du bassin houiller de l'Aveyron et des grandes usines de Decazeville et d'Aubin, la voie la plus courte pour atteindre la vallée de la Garonne en un point qui leur permît de paraître avec un égal avantage sur les marchés de Toulouse, d'Agen et de Bordeaux...*" (9). Inquiets de cette offensive, les édiles de Montauban pétitionnent à leur tour et offrent à la compagnie un terrain de huit hectares sur lequel sera construite, plus tard, la gare de Villenouvelle (celle de Villebourdon appartenant à la compagnie du Midi). Il est clair que l'argument du "chemin le plus court" est assez spécieux et que l'objectif essentiel du Grand Central, dans ce conflit de tracé, est d'offrir un avantage commercial au bassin d'Aubin. Avantage qui n'est d'ailleurs pas mince (bien que temporaire). A l'époque en effet, il n'est pas rare que le transport par voie de terre double le prix du charbon ou des produits sidérurgiques.

CONSTRUCTION DE LA LIGNE ET CAPITALISME SAUVAGE

La construction de la ligne du Lot à Montauban est entreprise avec une célérité assez remarquable. Fin décembre 1853, les travaux sont adjugés à

(7) Caralp-Landon, ouvr. cité

(8) Ce tronçon sera finalement construit quelques années plus tard (embranchement à Lexos) et son ouverture entamera le processus de marginalisation du tronçon Lexos-Montauban.

(9) Le Journal du Tarn du 2-7-1853.

un seul entrepreneur (Lacroix) pour un montant de 165.000 francs par kilomètre (10) *"pour l'acquisition des terrains, la réalisation des travaux d'art et de terrassement pour deux voies et la pose d'une voie"*. Cette adjudication porte la trace d'une "indélicatesse" de taille puisque, six mois plus tôt, la compagnie, pour obtenir une augmentation de 28% de son capital social (porté à 90 millions), s'est engagée à poser deux voies et des rails de 45 à 50 kgs/mètre. Les rails commandés dans le cadre de l'adjudication pèsent 37,5 kgs/mètre et la pose de la deuxième voie a été, entretemps, oubliée ! Le traité passé entre Lacroix et la compagnie stipule que les travaux devront être finis le 1er avril 1856; ce qui fait à peu près deux années pour construire 141 kilomètres de ligne.

Dès janvier 1854, le matériel d'exploitation est commandé soit : 19 voitures de première classe, 36 voitures de seconde classe, 76 voitures de troisième classe, 19 fourgons à bagages, 4 wagons-écuries, 225 wagons couverts (marchandises), 225 plates-formes, 200 wagons à houilles et minerais et 28 locomotives et tenders. La composition de ce parc de matériel confirme, s'il en était besoin, la spécialisation industrielle et minière de la ligne.

Lacroix semble vouloir aller vite en besogne puisqu'en avril 1854, il demande *"quelle prime il aurait si les travaux sont finis avant le 1er avril 1856"*. Il ne semble pas craindre les initiatives, demandant également quelle prime il peut escompter par kilomètre de raccourci . La compagnie lui promet 100.000 francs s'il termine les travaux avant l'échéance et 19.200 francs par kilomètre de raccourci.

Sous la férule de cet homme, l'exécution des travaux et la vie des chantiers semblent prendre une tournure très "Far-West". Partout sur le tracé (11), des plaintes s'élèvent pour occupations de terrains sans autorisation, pour destructions de chemins et l'exécution des travaux attend rarement les arrêtés et autorisations préfectorales requises. Ce capitalisme "sauvage" est, au demeurant, assez largement soutenu par l'autorité préfectorale qui pratique assez couramment le double langage. Quand des conflits locaux surgissent, le préfet prend le plus souvent le parti de diligenter les choses et de couvrir les intérêts de la compagnie (les maires sont alors nommés par le pouvoir politique), se réservant de se plaindre auprès du ministre des exactions qui font l'objet des plaintes les plus graves.

Dans une lettre du 14 avril 1854, les administrateurs de la compagnie, sommés de s'expliquer sur ce climat, répondent dans les termes suivants : *"... aux abords de Najac, nous avons 3 ou 4 souterrains successifs où on a fait*

(10) A titre de comparaison, le budget de la commune de Saint-Antonin est de l'ordre de 30 à 40.000 francs, à la même époque.

(11) Et notamment devant la Justice de Paix de Saint-Antonin.

des reconnaissances de terrain par des sondages. Il suffirait de quelques ouvriers seulement : les habitants du bourg sont venus en masse et s'emparant (sic) des brouettes de l'entrepreneur, ils se sont mis au travail, ne réclamant que 0,30 francs par jour, tant leur misère est grande. Nous avons donné des ordres pour qu'on n'en abusât pas et l'entrepreneur, lui-même, est allé au devant de nos intentions. Mais enfin, on occupe ces ouvriers tant bien que mal dans des escarpements de rochers... persuadés que dans l'intérêt de ces malheureux, vous voudrez bien non pas autoriser mais laisser continuer une ébauche de travail pour lequel la compagnie garde toute sa responsabilité...".

Même son de cloche dans une lettre de novembre de la même année : *"...procurer du travail aux habitants nécessiteux des localités traversées par le chemin de fer... Il est vrai que l'entrepreneur a (aussi) voulu profiter des basses eaux actuelles pour fonder quelques ponts non encore approuvés mais il l'a fait à ses risques et périls et malgré nous..."* (12).

A la même époque, les administrateurs de la compagnie obtiennent la concession d'une prolongation de la ligne, d'Aubin à Rodez. Par ailleurs, ils subventionnent assez généreusement (1.600 francs pour le rédacteur en chef, 6.000 francs pour le journal) un journal de l'Aveyron ("l'Aigle") : *"Ce journal paraît tous les deux jours mais comme il est favorable à la compagnie, il serait mieux qu'il paraisse chaque jour."*, remarque alors, le conseil d'administration.

Mais très vite, le zèle de l'entrepreneur et de la compagnie va être contrarié par la pénurie de rails qui sévit, alors, partout en France. Decazeville fournit toute sa production à la compagnie du Midi et Aubin, dont les installations paraissent vétustes, n'arrive pas à honorer ses commandes. Le Grand Central prête plusieurs millions à Aubin pour moderniser ses installations, adresse des demandes pressantes d'autorisations, au ministère, pour importer 10.000 tonnes de rails anglais, menace de suspendre les travaux pour protester des lenteurs de l'administration à lui répondre (13) et finalement achète l'ensemble du domaine industriel et minier d'Aubin (y compris Bruniquel) pour assurer la sécurité de ses approvisionnements (14).

Ces difficultés semblent décourager Lacroix qui comprend sans doute qu'il ne pourra pas tenir les délais prescrits par son contrat. En outre, il semble qu'à l'improvisation des débuts, succède un contrôle plus rigoureux des

(12) Arch. Nat.; lettres des administrateurs au Ministre des Travaux Publics.
(13) Il faudra plus de neuf mois pour que l'autorisation soit accordée.
(14) Dans le même temps, la compagnie échoue à acquérir Decazeville dont le capital semble lié à celui de compagnies concurrentes du Grand Central.

travaux par le personnel que la compagnie met en place, tout au long du tracé. Peut-être aussi s'est-il fait, par son style, quelques ennemis tout au long de la ligne. Toujours est-il qu'à la fin de 1855, il cède les travaux à un autre entrepreneur : Calley Saint Paul.

DIFFICULTÉS ET DISSOLUTION DU "GRAND CENTRAL"

Le départ de Lacroix coïncide avec une montée des périls sur les projets du Grand Central. Certes, la compagnie a pu, en 1854, se donner un débouché vers Lyon en rachetant les chemins de fer du Rhône à la Loire (Lyon-Saint Etienne-Roanne) (15). Mais ce succès a inquiété vivement la compagnie P.L.M. qui redoute une concurrence sur ses marges. En 1855, le Grand Central échoue à obtenir la concession du chemin de fer du Bourbonnais (Paris-Lyon par Roanne, tracé qui évite le détour de Dijon), qui aurait pu lui fournir un accès à Paris. Dès lors, le risque spéculatif qu'a pris le Grand Central, en finançant lui-même ses infrastructures, se révèle un pari risqué. La compagnie a de plus en plus de mal à financer ses investissements, d'autant qu'aux yeux de beaucoup, le bénéfice d'exploitation d'un réseau morcelé paraît aléatoire; les actions en bourse fléchissent. De Morny qui devient président du Corps Législatif se retire progressivement et semble conseiller une absorption par la compagnie d'Orléans. Un accord en ce sens aboutit rapidement, en 1856, entre la compagnie du Grand Central et Orléans.

A l'instigation de la compagnie du P.L.M. qui craint le renforcement et la concurrence d'un rival puissant, disposant désormais d'un accès à Lyon et de projets vers les Pyrénées, cet accord est remis en cause par les pouvoirs publics. Napoléon III, lui-même, tranche pour une solution de partage (autour d'un axe Clermont-Aurillac), entre la compagnie d'Orléans et la compagnie du P.L.M., du réseau et des projets du Grand Central, en échange d'une garantie d'Etat désormais accordée aux emprunts des deux compagnies.

Quand, en 1857, la ligne de Montauban au Lot est finalement reprise par la compagnie d'Orléans, elle est presque achevée et fait l'admiration des dirigeants qui visitent ses chantiers : *"Les travaux de cette section ont été conduits d'une manière remarquable. Le tracé par la vallée de l'Aveyron a*

(15) C'est la première ligne construite en France.

entraîné de grandes dépenses dont on aurait pu éviter une partie en adoptant une autre direction. Il y a 21 ponts sur l'Aveyron et 26 tunnels. Il est juste pourtant de dire que les pentes de la vallée sont très douces et permettront une exploitation moins coûteuse. Decazeville demande une station de voyageurs (16).... il y a lieu d'accueillir cette demande en supprimant la station bien moins importante de Viviez. Il y aurait aussi sur le parcours plusieurs stations à supprimer (déjà)..." (17).

La ligne est à peine achevée que déjà se profilent les signes annonciateurs de son déclin. La restructuration des grands réseaux dont le démantèlement du Grand Central est l'occasion, va privilégier désormais les grandes radiales dont Paris sera le point de départ obligé. Le partage entre P.O. et P.L.M. signifie aussi l'abandon de la radiale Lyon-Bordeaux (18) projetée par le Grand Central et il est également significatif que la seule compagnie transversale subsistante (compagnie du Midi), ait été écartée des négociations sur le partage. En ce sens, l'échec du Grand Central c'est aussi l'échec d'une tentative hétérodoxe de conjuguer Central (qui veut dire aussi Massif Central) non pas avec centralité mais avec transversalité. Un échec, donc, qui n'a pas fini de peser sur le contexte régional où s'inscrit le devenir de Saint-Antonin.

IMPACT DES TRAVAUX À SAINT-ANTONIN

Mais revenons un peu en arrière pour examiner les conséquences immédiates de la construction du chemin de fer à Saint-Antonin. L'ouverture des travaux, c'est le fait majeur, se traduit par un afflux de population assez considérable et il faut sans doute remonter au siège de la ville par Louis XIII pour trouver un brassage de population équivalent.

En mai 1855, le Courrier de Tarn et Garonne parle de "*575 ouvriers employés, en ce moment, aux travaux du chemin de fer dans le canton de Saint-Antonin*" et un mois plus tard, le chiffre s'élève à 848. Certes, sur ce total, tous ne sont pas étrangers au pays. Nous avons vu qu'à Najac la population locale participe, de façon importante, aux travaux. Il en est de même à Saint-Antonin où l'attrait des salaires des chantiers (souvent de 2,50 F à

(16) Comme Decazeville n'était pas dans sa mouvance industrielle et ne lui livrait pas de rails, la compagnie du Grand Central avait refusé une gare de voyageurs à Decazeville.
(17) Rapport de Thirion, directeur de la compagnie d'Orléans au conseil de la compagnie, Novembre 1857, Arch. Nat.
(18) Dont la ligne du Lot à Montauban était un des éléments.

3 F par jour, pour les terrassiers) est sans doute vif dans une population laborieuse mal rémunérée et chroniquement sous-employée.

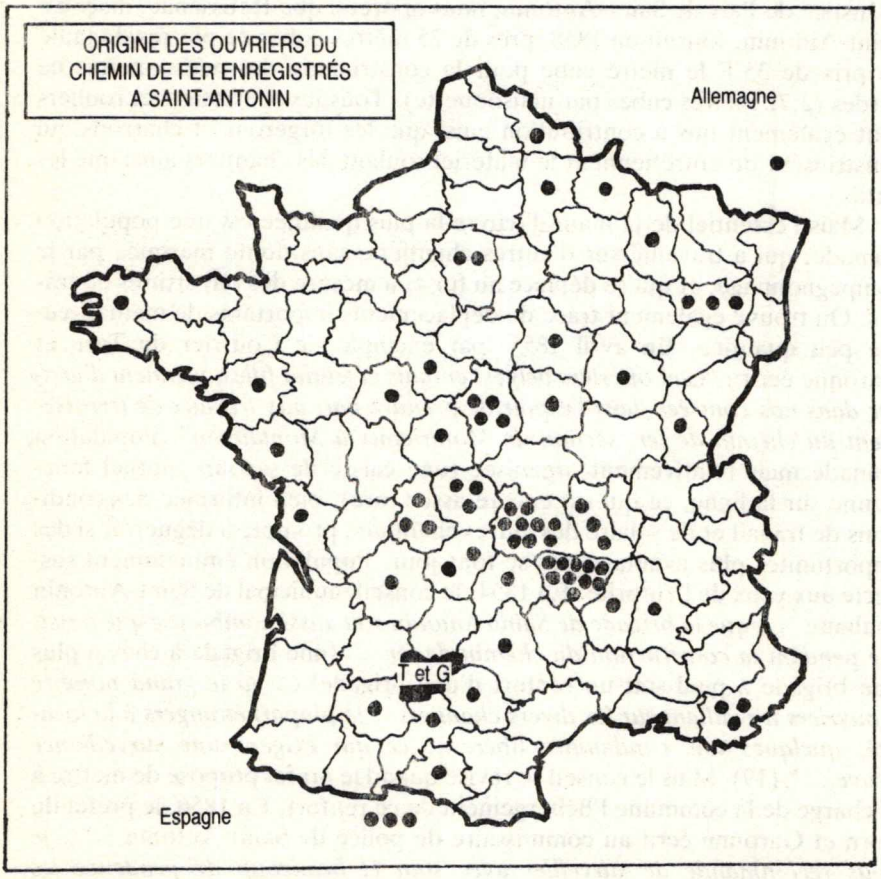
Dans cette activité des chantiers, la population de Saint-Antonin semble surtout fournir l'apport de main d'oeuvre peu qualifiée (beaucoup de terrassiers), rémunérée à la tâche, mais certains entameront là des carrières sur les chantiers itinérants ou dans le cadre de l'exploitation des lignes. D'autre part, la construction des ponts, des acqueducs, et surtout des gares et maisonnettes de gardes-barrières apporte un surcroît de travail aux artisans du bâtiment (maçons, tailleurs de pierre, charpentiers). Ainsi un litige, devant la Justice de Paix de Saint-Antonin, nous apprend que Roussenac, maçon à Saint-Antonin, fournit en 1858, près de 25 mètres cubes de pierres de taille au prix de 35 F le mètre cube pour la construction des maisonnettes de gardes (2,72 mètres cubes par maisonnette). Tous les charretiers et roulièrs sont également mis à contribution ainsi que les forgerons et charrons qui construisent ou entretiennent le matériel roulant des chantiers ainsi que les outils.

Mais l'essentiel de la main-d'œuvre la plus qualifiée est une population nomade, qui a travaillé sur d'autres chantiers, sans doute marquée par le compagnonnage, et qui se déplace au fur et à mesure des ouvertures de tracés. On trouve également trace de déplacements importants de main-d'œuvre peu qualifiée. En avril 1855, par exemple, le Courrier de Tarn et Garonne écrit : *"cent ouvriers belges, enfants et jeunes filles, viennent d'arriver dans nos contrées dans l'espoir de prendre part aux travaux de terrassement du chemin de fer, section de Montricoux à Montauban"*. Population nomade mais relativement organisée (une caisse de secours mutuel fonctionne sur la ligne, ce qui est encore assez rare), bien informée des conditions de travail et de salaire des autres chantiers, prompte à déguerpir si des opportunités plus avantageuses se font jour. Population éminemment suspecte aux yeux de l'autorité. En 1854, le conseil municipal de Saint-Antonin souhaite *"... que la brigade de Saint-Antonin soit aussi nombreuse que possible pendant la construction du chemin de fer..."* (une brigade à cheval plus une brigade à pied soit un renfort d'une brigade).... *vu le grand nombre d'ouvriers travaillant sur les divers chantiers... la plupart étrangers à la localité, quelques uns condamnés libérés... ce qui exigera une surveillance active...."* (19). Mais le conseil se ravise quand le préfet propose de mettre à la charge de la commune l'hébergement de ce renfort. En 1856, le préfet du Tarn et Garonne écrit au commissaire de police de Saint-Antonin : *"... je vous recommande de surveiller avec soin et beaucoup de prudence les ouvriers du chemin de fer. Vous devrez vous assurer que tous ceux qui arri-*

(19) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr. : 22-8-1854

vent sont munis de papiers réguliers et vous tiendrez note de leur nationalité." (20). En outre, le commissaire de police est assiégé de demandes de surveillance individuelles : suspects politiques (un chef de chantier par exemple), condamnés libérés au régime de "haute surveillance", déserteurs espagnols autorisés à travailler au chemin de fer.

Cette vigilance policière nous vaut d'avoir une idée partielle de la provenance de ces ouvriers puisque le registre des passeports pour l'intérieur, tenu au cours de cette période par le commissaire de police, a été conservé aux archives de la ville (21).



(20) Arch. Mun. Saint-Ant.

(21) C'est un sondage car tous les ouvriers ne renouvellent pas leur passeport pour l'intérieur à Saint-Antonin.

La majorité d'entre eux vient du Massif Central (surtout Haute-Loire et Puy de Dôme mais aussi Creuse, Loire, Ardèche, Haute-Vienne, Corrèze). Ils sont encore nombreux à venir de départements ou de pays plus lointains (Alpes-Maritimes, Espagne, Cher, Vosges, Paris) et d'autres, moins nombreux, viennent de l'Ariège, du Gers, du Tarn, de Dordogne, des Charentes, de l'Indre, de la Loire-Inférieure, du Finistère, du Loir et Cher, de l'Yonne, de la Côte d'Or, du Jura, de la Drôme et jusqu'à l'Aisne, les Ardennes, la Meuse, le Nord et l'Allemagne.

Cet important brassage de population provoque à Saint-Antonin une croissance remarquable des mariages. Alors que la moyenne des mariages, au cours des dix années qui précèdent la construction, est de 40 par an, elle passe à 56 durant les quatre années d'activité du chantier.

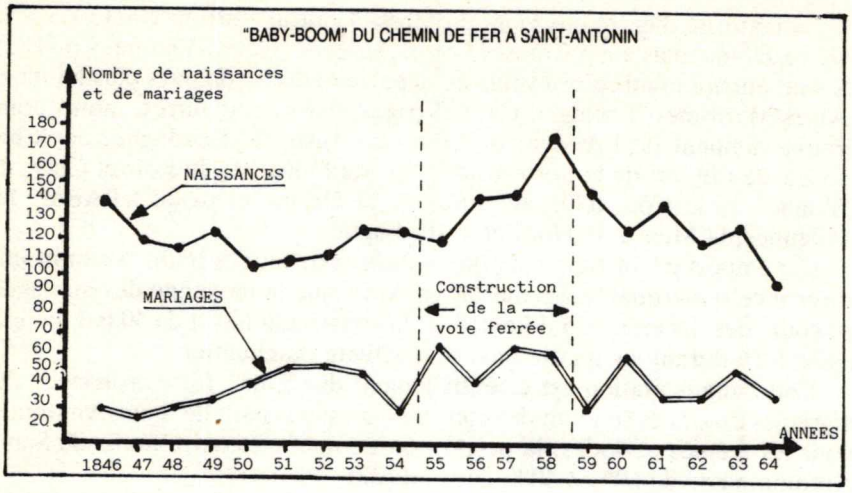
Cette augmentation est essentiellement due à une forte croissance des mariages exogènes (où l'un des conjoints n'est pas natif de Saint-Antonin) : pour les mêmes périodes, la proportion de mariages entre natifs de Saint-Antonin passe de 60% à 40% du total (22).

Le célibat semble moins désiré (et sans doute aussi moindrement subi) dans cette période où la circulation monétaire et la mobilité des personnes augmentent notablement. Cette inflation d'hyménées induit, on s'en doute, un "baby boom" assez remarquable (la natalité augmente de 33%), dans le même temps que les moeurs enregistrent les premiers symptômes d'une société sans doute légèrement plus "permissive" (augmentation sensible des naissances "illégitimes" : le vocabulaire, lui, n'est pas encore "permissif" !). Cette croissance (de courte durée) des naissances et des mariages est également manifeste dans les villages traversés par la ligne : à Feneyrols, à Penne, à Cazals. A Montrozier, sans doute aussi, dont la population passe de 133 habitants à 158, entre 1851 et 1856.

A Saint-Antonin, ce mouvement provoque un rajeunissement sensible de la population par rapport aux périodes précédentes.

Mais tout n'est pas rose dans ce bilan et les accidents de travail sont nombreux sur ces chantiers à la technique et à l'outillage rudimentaires. La longueur et le rythme des journées de travail (10 heures par jour semblent le minimum), la hâte des entrepreneurs, l'alcoolisme qui paraît répandu sur les chantiers, augmentent les risques physiques et concourent sans doute à la poussée de la mortalité qui est remarquable dans toutes les communes traversées par la voie. En 1856, deux forts éboulements de roches font six morts entre Najac et Monteils, en avril 1857, un autre éboulement fait 17 morts près d'Aubin. Raymond Granier a dénombré, dans les registres de

(22) Pour une mise en perspective de ces données voir les chapitres sur la démographie.



décès de Laguépie, 14 ouvriers des chantiers étrangers à la commune et 11 à Varen. A Saint-Antonin, on en dénombre 36 (23) et le problème a une dimension suffisante pour que les "dames de St Maur", en 1855, *"ouvrent à Saint-Antonin, dans leur hospice, une salle spéciale pour les blessés du chemin de fer"*.

Les conditions d'indemnisation sont l'objet de litiges fréquents, malgré l'existence d'un fonds de secours mutuel organisé par les ouvriers. En 1855, le maire de Saint-Antonin demande au préfet *"une indemnité de route et des moyens de transport pour qu'un ouvrier du chemin de fer, originaire de Limoges, rentre chez lui, à la suite d'un accident du travail... il a reçu une forte contusion à la cuisse droite, par la chute d'une grosse pierre... cette blessure est en voie de guérison mais il ne pourra pas se livrer au travail de longtemps... l'entrepreneur l'a fait soigner, à ses frais, pendant quelques temps et il vient de lui signifier qu'il ne peut plus rien faire pour lui. Ce terrassier âgé de 56 ans désirerait se rendre dans son foyer où il trouvera des moyens d'existence" (24).*

Même demande pour un ouvrier mineur qui a perdu la vue alors qu'il chargeait une mine sur le chantier : "... *depuis cette époque* (mai 1857), *ce garçon n'a pu travailler. Il est resté quelques temps à l'hospice de cette ville, aux frais de la compagnie qui au sortir de cet établissement lui a offert 1.000 F d'indemnité et de le faire conduire chez lui, dans le département du Puy de*

(23) Tous ne sont peut-être pas morts d'accidents.
(24) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr. : 5-12-1855

Dôme, gratis. Les offres ayant été refusées, il s'en est suivi un procès qu'il a perdu en première instance et en cour d'appel... son frère l'a entretenu au moyen du produit de son travail... mais le travail manquant... il est forcé de quitter Saint-Antonin pour aller en chercher ailleurs. Il voudrait ramener son frère à la maison paternelle mais les moyens pécuniaires lui manquent. Il désirerait un passeport gratuit pour aller à Issoire, département du Puy de Dôme, avec l'indemnité accordée aux voyageurs indigents pour son frère et pour lui. Il ne peut même pas faire ce trajet à pied, à l'aveugle, ce qui les forcera à prendre des voitures publiques. Il ne pourra donc se faire payer à chaque étape. Il ne pourrait se faire payer qu'à Villefranche, Aurillac, Mauriac et Latour, sa destination. La distance à parcourir comprend 10 étapes, ce qui suppose 10 F par invidu, à quoi il faudrait ajouter au moins 50 F pour les moyens de transport..." (25).

Les chantiers du chemin de fer apportent aussi, à Saint-Antonin, un afflux de circulation monétaire qui va bouleverser le cadre d'une économie locale encore largement fondée sur l'autoconsommation et où l'argent est extrêmement rare.

Ainsi des achats de terrains pour le site de la voie : ils représentent en volume, d'après les évaluations que nous avons pu faire, environ trois fois le budget annuel de la commune. Somme considérable à une période où, sous la pression de la surpopulation des campagnes, la terre est très chère à Saint-Antonin (26) et les transactions sans doute assez rares.

EXPROPRIATIONS POUR CAUSE D'UTILITÉ PUBLIQUE (terrains pour le chemin de fer) d'août 1856 (27) sur la commune de Saint-Antonin	
Surface totale expropriée : 440 ares	Offres de la Cie pour différents types de terrains.
Nombre de propriétaires : 63	Terres : 40 à 60 F/are Prés : 80 F/are
Offre totale de la compagnie : 24.800 F	Vignes : 40 à 80 F/are Jardins : 80 à 200 F/are
Prix moyen des terrains : 56 F/are	Chenevières : 70 à 80 F/are Bois : 10 F/are

(25) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr. : 17-8-1858. A la fin des chantiers, la compagnie propose souvent, à titre d'indemnité, aux ouvriers blessés, un poste de garde-barrière.
(26) C'est la période où elle atteindra sans doute son maximum. Cf. le chapitre sur la décadence de la rente foncière.
(27) Il s'agit d'une expropriation partielle qui complète les achats amiables effectués précédemment par l'entrepreneur. Ces données ont été calculées d'après le tableau des offres faites par la compagnie, conservé aux archives de la commune.

ÉVALUATION DU COÛT DE LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FÉRRÉE DANS LA COMMUNE DE SAINT-ANTONIN (environ 13 kilomètres).	
Coût total (adjudication des travaux) (28) 165.000 F/km × 13	2.145.000 F (29)
Dont achat des terrains à Saint-Antonin (30), environ 22 ha, au prix moyen de 5.000 F l'hectare	110.000 F (5% du total)
Dont achat des rails : environ 1.000 tonnes à 280 F/tonne	280.000 F (13% du total)
Salaires, bénéfices de l'entrepreneur, fournitures diverses	1.754.200 F (82% du total)
Don pour les pauvres de Saint-Antonin (à l'inauguration)	800 F (0,0004% du total)

L'irruption du chemin de fer est aussi à l'origine d'une expansion considérable de la chicane locale et l'on peut dire qu'elle fut, pour les professions juridiques de Saint-Antonin, à la source d'une prospérité dont ils ne retrouveront pas de longtemps l'équivalent. Presque partout, nous l'avons déjà noté, l'occupation des terrains, l'ouverture de carrières, la construction des ponts, la destruction de chemins existants, précèdent l'expropriation et l'indemnisation. Il en résulte des conflits incessants qui seront l'occasion de ressentiments d'autant plus tenaces que le motif d'"utilité publique" (déterminé par les arrêtés préfectoraux) déssaisit le plus souvent la Justice de Paix de Saint-Antonin, au profit des tribunaux de Montauban sans doute moins soucieux de l'intérêt local. Procédure au demeurant coûteuse, en temps et en argent, pour les petits plaignants éloignés du chef-lieu.

(28) Non compris les frais généraux de la compagnie, les frais financiers, les dividendes des actionnaires, l'achat du matériel roulant, les salaires du personnel technique de la Cie sur le tracé pendant les chantiers, et sous réserve de dépassements éventuels.
(29) A titre de comparaison, le budget de la ville de Saint-Antonin, à cette époque, est d'environ 30 000 francs par an.
(30) Non compris les honoraires des notaires, huissiers, avocats et les frais d'enregistrement.

En 1855, par exemple, les ouvriers du chemin de fer travaillent sur un terrain communal, sis en face de Cazals, et dont le principe et les modalités de rachat n'ont pas encore été discutés avec la commune. Le maire envoie le garde champêtre *"inviter ces ouvriers et leur chef à porter leur travail ailleurs et à ne pas violer ainsi, contre la volonté de l'autorité municipale, les droits de propriété de la commune"*. Ils n'obtempèrent pas et le maire écrit alors au préfet : *"Je ne sais plus, Monsieur le Préfet, à quel moyen recourir pour empêcher la violation des propriétés de la commune. Ces messieurs du chemin de fer entrent partout et violent toutes les propriétés sans avoir d'égard à aucune opposition. Ils ont détruit plusieurs chemins publics dont je ne puis obtenir le rétablissement. Ils vont très prochainement pousser leurs travaux jusque sur les canaux qui alimentent la fontaine de la ville, dite de Bouteillou, et sur la fontaine elle-même. Par suite de ces travaux, les canaux seront rompus et la ville de Saint-Antonin se trouvera privée de la meilleure des fontaines par le mépris qu'ils font de mes observations et de mes défenses. ..." (31).*

En 1858, autre conflit : *"le garde-barrière qui habite à l'entrée du chemin de la gare refuse de laisser passer les propriétaires d'immeubles qui ont des propriétés à Fontalès et qui n'ont pas d'autre chemin pour y aller vu que l'ancien chemin est encombré à la suite des travaux de la gare. En outre, ces mêmes travaux empêchent de puiser l'eau à la fontaine de Bouteillou à toute heure du jour"*.

Un peu plus tard, nouveau conflit (dont nous ne savons pas l'issue), à propos de la construction des latrines de la gare, près de la fontaine. Le maire écrit au chef de division du chemin de fer : *" Je serai forcé, quoiqu'à regret, de m'opposer à la continuation des travaux pour ne pas laisser peser sur moi la responsabilité si grande d'avoir, tacitement, donné mon adhésion à une entreprise qui serait de nature à soulever la population entière, en se voyant privée de la meilleure et presque de l'unique source qu'elle possède pour son usage journalier."* (32).

Un de ces conflits, qui opposait la commune à la compagnie, se termine, en revanche, par un compromis heureux. Le premier tracé prévoyait l'entrée du chemin de fer (en provenance de Lexos) par les berges de l'Aveyron et il impliquait un croisement avec la route Cahors-Albi (l'actuelle route de Vaour) par un passage à niveau. La commune obtient finalement une entrée du chemin de fer par l'actuel tunnel qui permet le passage de la route au dessus du tunnel, sans interruption.

---

(31) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr. 29-8-1855
(32) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr. : 11-6-1858

Quant aux plaintes privées, elles sont innombrables mais il est remarquable qu'elles ont moins pour objet les conditions d'indemnisation et de rachat des terrains que les déprédations engendrées par les travaux. Pour les terres rachetées, l'indemnisation versée (qui comprend les déprédations aux parcelles restantes) semble généralement se fixer au double de la valeur des terrains. Ainsi, en 1857, la compagnie achète à un nommé Prunet, une parcelle de chenevières et de terres de première classe, aux portes de la ville, et l'indemnité est fixée à 85 F l'are. Deux années plus tard, la commune de Saint-Antonin, qui veut tracer un chemin vicinal, rachète au dit Prunet une parcelle du même terrain au prix de 30 F l'are plus une indemnité de dépréciation de 8 F l'are.

Il résulte aussi des travaux une tension assez importante entre employeurs et salariés dont beaucoup semblent déserter leurs emplois habituels pour les travaux du chemin de fer. La Justice de Paix de Saint-Antonin est saisie de plusieurs plaintes de propriétaires qui réclament à leurs domestiques ou manouvriers, le remboursement de leurs frais de pension *"attendu qu'ils ont été travailler au chemin de fer et n'ont pas accompli leurs obligations"*. On ne saurait s'en étonner sachant que leurs gages, en sus du gîte et du couvert, varient le plus souvent de 0,30 F à 0,50 F (un peu plus au moment des gros travaux). A la même époque, les gages (annuels) d'un garçon meunier sont de 300 F, *"somme supérieure à celle de la plus grande partie de ses collègues"* note le maire dans une correspondance. En comparaison, le salaire d'un terrassier (c'est l'emploi le moins qualifié) du chemin de fer oscille entre 2,50 F et 3 F par jour.

Le chemin de fer semble alors mobiliser toutes les énergies et le plein emploi, par exception, est le lot de la commune. En 1857, dans une correspondance, le maire explique qu'on ne trouve pas d'adjudicataire pour l'éclairage de la gare *"à cause du peu d'importance du bail, de la cherté des huiles et des grands travaux du chemin de fer qui occupent tous les bras"*. Même écho dans une autre correspondance : *"... notre comice possède en ce moment un seul instrument aratoire appelé "dombasle" que nous avons emprunté dans le but de le propager dans le pays, à une époque surtout où les bras nous manquent à cause des travaux du chemin de fer. Nous sentons le besoin de remplacer, autant que possible, la bêche qui s'est à peu près reposée cette année..."* (33).

Cette tension sur l'emploi semble donc génératrice de modernisations de l'agriculture. Elle fait aussi reculer l'indigence : les demandes de chantiers de charité sur les routes cessent pendant la durée des travaux et la commune

(33) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr. : 28-6-1858

réclame une diminution des centimes additionnels et des journées de prestations pour les routes et les chemins.

Même les fonctionnaires municipaux bénéficient de ce nouveau climat. En 1857, la municipalité décide qu'*"il y a lieu d'allouer à l'instituteur, un supplément de traitement afin d'élever son revenu à un minimum de 600 F"* (par an, son traitement antérieur était de 200 F !) (34). La même année, le traitement annuel du commissaire de police (déjà augmenté l'année précédente) passe de 600 à 800 F. A titre de comparaison, les traitements annuels du personnel permanent de la compagnie sur les chantiers (35) sont de : 1.600 F pour un piqueur (c'est un ouvrier qualifié), 2.400 F pour un piqueur principal (l'équivalent d'un contremaître), 2.400 F pour un conducteur de travaux, 3.200 F pour un chef de section, et le traitement de Krantz, ingénieur en chef du Grand Central, est de 24.000 F soit presque les deux tiers du budget de la commune de Saint-Antonin !

Cet afflux de circulation monétaire ne concerne pas seulement ceux qui vendent des terres ou qui travaillent sur les chantiers : il faut aussi héberger, nourrir cet afflux de monde. Les vocations de logeurs, aubergistes et gargotiers fleurissent, alors, à Saint-Antonin et les procès-verbaux pour ouverture de débits de boissons non autorisés ne sont pas rares non plus.

En 1858, il n'y a pas moins de 20 cafés à Saint-Antonin (en ville), et un peu partout sur le tracé (à Brousses, à Marsac, à Feneyrols), des auberges se sont ouvertes. Ces ouvertures sont soumises à autorisation préalable (préfectorale) et les critères semblent alors varier au gré des sympathies des édiles. Dans la même année, le maire appuie l'un et refuse son soutien à un autre *("il a été condamné pour vol, il y a dix ans")*. Le fait d'être étranger à la commune ne facilite pas non plus les choses : à la demande d'un cafetier de Caylus, de venir s'installer à Saint-Antonin, le maire oppose qu'*"un nouvel établissement de ce genre, les jours de foire et de fête votive, pourrait occasionner des inconvénients que je serais bien aise de prévenir"*.

Cette flambée monétaire fait aussi monter les prix . Celui du pain notamment. Ainsi le boulanger de Varen " ...faisait du pain qui à Montauban eut été considéré comme du pain de seconde qualité, mais il le vendait

(34) On trouve trace d'un autre instituteur quarante-huitard qui a travaillé au chemin de fer. A une enquête du préfet demandant pourquoi il a été renvoyé par la Cie, le maire répond : *"ses opinions étaient un peu exaltées, à la révoluion de 1848 mais il ne s'est jamais démontré de manière à s'attirer le blâme des autorités... s'il a été renvoyé du chemin de fer c'est parce que les travaux étaient finis..."*.

(35) Ces traitements tiennent sans doute compte des conditions particulières aux chantiers (personnels déplacés) car les traitements du personnel d'exploitation, deux années plus tard, seront un peu plus modestes.

selon la taxe du pain de première, par une tolérance admise sur tous les chantiers, cette tolérance est justifiée par des faux frais exceptionnels qu'il avait à supporter, ainsi il avait à faire transporter sur les lieux, les miches de pain et en outre, il avait un entrepositaire ou commissionnaire auquel il faisait une remise de 5%...". (36).

Mêmes pratiques, à Saint-Antonin, où deux boulangers sont cités devant le tribunal de simple police pour défaut d'approvisionnement en pain de deuxième qualité : *"Ouï les dits Durios et Joany... depuis les grands travaux du chemin de fer et la chute des denrées, on préfère le pain de première qualité, qu'une fournée de pain bis demeure autant à être consommée que dix fournées de pain blanc, que les entrepreneurs leur prennent journellement des charretées de pain et que parmi cette qualité il n'y a pas un kilo de pain bis... considérant que dans les circonstances actuelles, le pain bis n'est pas le pain le plus usuellement consommé... relaxons les dits Durios et Joany."* (37).

Le prix de l'avoine augmente aussi. Il est couramment vendu à 12,50 F l'hecto aux rouliers des chantiers du chemin de fer alors que son prix plafond (aux périodes de soudure et les plus mauvaises années), au cours de la décennie précédente s'établissait autour de 9 F.

Et puis, les signes se multiplient des transformations plus durables que va opérer la voie ferrée. En 1856, les forges d'Aubin demandent et obtiennent du maire l'autorisation de faire des fouilles *"sur un terrain sis au Frau"* pour y rechercher des minerais de fer.

En 1858, la première machine à vapeur (non mobile) est installée à Saint-Antonin : elle servira à alimenter en eau, la gare et ses installations. Le 17 avril 1858, la compagnie d'Orléans passe un traité avec Mr Soulié, entrepreneur de transport, à Saint-Antonin : *"pour l'établissement d'un service régulier de correspondance entre la station de Saint-Antonin et la ville de Caylus, affecté au transport des voyageurs et de leurs bagages ainsi que des articles de messagerie, finances et valeurs, en provenance ou à destination du chemin de fer... l'entrepreneur ne pourra percevoir par voyageur, y compris 30 kgs de bagages franco, plus de 1,25 F. Exceptionnellement, les voyageurs, en provenance de Montauban et vice-versa, pris ou amenés à la station de Saint-Antonin, ne devront payer dans les voitures de Mr Soulié que 0,75 F*

(36) Lettre de Pagès, avocat à Saint-Antonin, à un confrère de Montauban, 12-9-1857; notes de Monsieur Raymond Granier. Il est juste aussi de noter que les salaires des ouvriers employés par ces artisans augmentent aussi. Ainsi ce boulanger de Varen paie, 40 F par mois, son aide (nourriture et logement en sus) ce qui ne s'était sans doute jamais vu.

(37) Arch. Mun. Saint-Ant.; archives de la Justice de Paix.

par place et la compagnie tiendra compte au dit entrepreneur, pour chacun de ces dits voyages, d'une subvention de 0,50 F".

Les visites et inspections se multiplient sur la ligne où circulent déjà quelques trains "techniques". Encore quelques mois et la voie ferrée sera définitivement (?) ouverte. Encore quelques mois et le train va entrer pour longtemps dans l'imaginaire et les pérégrinations des habitants de la région. Mais il aura tenu à vraiment très peu de choses pour que de Morny n'écrive un jour (comme il le fait, en 1854, à propos de Figeac) : *"Nous ne passerons pas par Saint-Antonin, nous n'y trouverions rien..."*.

CHAPITRE 2

DE L'ÂGE D'OR AU DÉCLIN

"Saluons la blanche maisonnette, minuscule et souriante comme une villa, qui semble de loin inviter le voyageur; nous avons bien le droit de la décorer du nom de gare... bientôt elle abritera tous les produits de notre région : nos pailles, nos foins et nos tonneaux; elle sera comme l'humble local d'une exposition permanente, où l'on pourra admirer tout ce que peuvent donner notre sol et notre industrie. Bénissons aussi et surtout les deux rubans d'acier qui courent à droite et à gauche, à perte de vue, et qui nous relient aux villages voisins, aux villes lointaines, à Paris enfin et au monde... Rendons grâce à la locomotive victorieuse et bienfaisante qui s'est ouvert une route triomphale à travers la paix de nos champs et le silence de nos forêts.

Pour nous tous, elle est la bienvenue, car, dans nos hameaux les plus reculés, il n'est plus un seul de ces esprits chagrins et retardataires, sottement épris d'un passé obscur, qui osaient médire de sa puissance et calomnier ses bienfaits. Où sont-ils aujourd'hui, les prophètes de malheur qui annonçaient jadis que le chemin de fer apporterait avec lui la dépréciation de nos denrées et la ruine de notre commerce local ?... La locomotive passe et repasse parmi nous, sans aucun souci de ses obscurs blasphémateurs. Son élan fougueux emporte chaque jour nos richesses, mais c'est pour les décupler; elle sait trouver les débouchés dont nous avons besoin, elle est habile à découvrir pour nous les clients lointains et inconnus qui paieront largement nos envois, et nous récompenseront avec usure de la peine que nous prenons pour eux. Bientôt, dès demain, nous allons nourrir les citadins qui, par un juste retour, nous enrichiront; nos boeufs au pas lent, après avoir tracé le sillon et traîné le chariot lourd de gerbes, prendront le chemin de fer à leur tour, pour courir à la boucherie, en s'émerveillant de leur allure vertigineuse... Quelle perpétuelle leçon d'initiative pour nos propriétaires et pour nos commerçants, qui vont abandonner sans délai la routine, leur inerte et ancienne idole, pour servir de toute leur intelligence des dieux nouveaux et souriants, le bien-être et le progrès ! ...L'ancien rêve du paysan d'autrefois, qui s'efforçait en vain de demander à sa terre minuscule la satisfaction de tous ses besoins, et de borner le monde à la haie voisine, ce rêve chimérique et épuisant a fait place à la haute conception d'une grandiose solidarité, où tous travaillent pour tous... Pendant de longs siècles, notre ancêtre le paysan a été attaché à la glèbe natale, et comme enraciné sur ce sol qu'il fouillait sans relâche. Honorons son prodigieux labeur, mais plaignons sa misérable destinée. Il a vécu comme emprisonné dans sa chaumière et dans son champ, sans horizon et sans joie, tournant sans cesse dans un cercle étroit et monotone, comme une bête de somme dans un manège. ..." (1).

(1). Louis Filippi : " Discours pour l'inauguration d'une station de chemin de fer " dans "L'orateur populaire". Paris, 1923.

UNE INAUGURATION SANS TAMBOURS NI TROMPETTES.

Le 30 août 1858, la voie ferrée "de la rivière du Lot à Montauban" est ouverte au service commercial sur une distance de 167 kilomètres entre Saint-Christophe (2) et Montauban. A Saint-Antonin, c'est jour de foire. *"... Nous avons eu hier une foire fort belle... le chemin de fer de Montauban à Saint-Christophe, ouvert depuis le matin seulement, nous avait amené de tous les points de la ligne un grand nombre de cultivateurs et aussi beaucoup de curieux qui, pour la première fois, se sont donné le plaisir de monter en wagons..."* écrit, le lendemain, le correspondant à Saint-Antonin du Courrier du Tarn et Garonne (3). La tradition orale rapporte que les populations des hameaux voisins de la ligne se déplacèrent en masse pour voir passer les premières machines et que les vieux disaient : *"es lou diables infernal..." (4)*. A Villefranche, on vient voir la *"biesto negro"*.

La ligne est ouverte sans festivités particulières : *"L'ouverture du chemin de fer de Saint-Christophe à Montauban est un fait accompli; elle a eu lieu sans bruit, sans inauguration officielle, sans réjouissances publiques, et surtout sans discours. Peu de plaintes ont été élevées contre cette dérogation aux réceptions habituelles des lignes ferrées, et, à tout prendre, la curiosité publique y a seule perdu, car la compagnie a préféré dépenser en bonnes oeuvres les sommes réservées ordinairement pour les fêtes de ce genre.*

La compagnie ne paraît avoir oublié qu'une chose, chose capitale, il est vrai : je veux parler de l'organisation des trains de plaisir à prix réduits qui mettraient les classes les moins aisées des populations du Tarn et Garonne et de l'Aveyron en mesure de visiter cette admirable ligne de chemin de fer, que l'on peut regarder, à juste titre comme une des merveilles de l'industrie. ..."(5)

A Saint-Antonin, huit cents francs (c'est l'équivalent du traitement annuel du commissaire de police) sont donc distribués, ce jour là, aux pauvres de la commune à la discrétion de l'autorité municipale et du curé de la paroisse. Mais de liesse point : une inauguration sans tambours ni trompettes qui étonne. *"... On regrettera certainement qu'aucune fête ne signale cette inauguration : mais l'administration des chemins de fer d'Orléans paraît*

(2) La jonction avec Rodez sera mise en service deux années plus tard.
(3) Courrier de Tarn et Garonne du 2-9-1858
(4) Témoignage recueilli par R. Granier auprès d'une vieille femme de Verfeil.
(5) Courrier de Tarn et Garonne du 23-9-1858

être dans l'habitude de ne marquer l'ouverture des divers tronçons (celui-là fait quand même 167 kilomètres !) *qu'elle livre successivement, que par des dons charitables aux diverses localités traversées par ses rails...*" (6). L'habitude dont se prévaut la compagnie pour justifier cette discrétion fait un peu figure d'alibi. Ailleurs les ouvertures sont l'occasion de réjouissances. En 1862, par exemple, l'inauguration du tronçon Brive-Capdenac donne lieu à de grandes fêtes à Figeac. Cette discrétion est peut-être à interpréter comme un aveu et une prémonition. Aveu que cette ligne a été construite dans une logique largement étrangère aux préoccupations de desserte locale et de constitution d'un réseau : elle a été conçue pour l'essentiel comme une ligne d'évacuation minière et doit fournir un débouché aux produits d'Aubin et Decazeville. Prémonition peut-être aussi des déboires économiques à venir. C'est en effet quelque peu forcée par l'Etat que la compagnie d'Orléans a repris cette ligne entreprise par la compagnie du Grand Central et sa rentabilité lui paraît peut-être, déjà, quelque peu douteuse.

UNE OUVERTURE DE L'ESPACE TRÈS RELATIVE

Le voyageur qui, fin août 1858 et les années qui suivront, désirait se rendre à Paris pouvait s'embarquer en gare de Saint-Antonin le matin vers 7h. Il arrivait à 8h 58 à Montauban, pour en repartir à 9h 20 par l'omnibus de Bordeaux, qui le menait à destination le soir vers 5h 46. Après une nuit passée dans cette ville, il prenait place, à 9h 40 dans l'omnibus de Paris où il parvenait le lendemain matin à 4h 51. La durée totale du voyage était de près de 46 heures dont 30 heures de trajet. Cette durée pouvait être ramenée à 25 heures si le voyageur partait de Saint-Antonin au train du soir, couchait à Montauban et utilisait les express de Bordeaux et de Paris accessibles aux seuls voyageurs de 1ère classe (7). S'il allait à Toulouse en prenant le train du matin il n'avait pas de train pour rentrer chez lui dans la même journée. L'aller simple pour Paris coûtait 53 francs en 3ème classe (c'était le traitement mensuel d'un instituteur de Saint-Antonin), 70 francs en seconde et 97 francs en 1ère. C'était assurément un luxe qui n'était pas à portée de la bourse de plus de cinq ou six familles saint-antoninoises de cette époque.

(6) Courrier de Tarn et Garonne du 28-8-1858

(7) Source : "Indicateur de poche du chemin de fer de Montauban à Saint-Christophe et Decazeville". Villefranche, 1859.

JOURNAL D'UN VOYAGE DE SAINT-ANTONIN À TULLE EN 1843 (8)

"Je suis parti de Saint-Antonin le mercredi 7 février 1843 vers midi.
Arrivé à Caussade vers 2h 1/2
Parti de Caussade vers 9h
Arrivé à Cahors vers 2h du matin
Reparti de Cahors vers 3h, arrivé à Peyrat vers midi, arrivé à Souilhac vers 3h, arrivé à Brives vers 6h 1/2
Reparti de Brives le vendredi 9 à 5 heures du matin et arrivé à Tulle le même jour vers 10h du matin
Parti le 10 de Tulle et arrivé à Seilhac vers 10h

COMPTES DU VOYAGE

J'ai emporté	755 F
Donné à Tulette	1,00
Voiture de Saint-Antonin à Caussade	1,50
Café à Caussade	0,80
Souper à Caussade	2,00
Etrennes (9) à Caussade	0,55
Diligence de Caussade à Brives (savoir 17F pour la place et 4F 30 pour excédent de bagages à raison de 15 cent. par kilo)	21,30
Potage à Souilhac	0,60
Souper et coucher à Brives	3,00
Etrennes à Brives	0,50
Timbre de la commission	1,25
Timbre envoyé à Gaillac pour le certificat de non opposition	3,15
Affranchissement d'une lettre pour Cahuzac	0,50
Déjeuner et coucher à Tulle	2,50

(8) Extrait d'archives privées qui nous ont été communiquées par une famille de Saint-Antonin. Le voyageur qui a pris ces notes est sans doute un cadre administratif (conservateur des hypothèques) qui possède une maison de famille à Saint-Antonin et y vient en villégiature assez souvent. Par ailleurs il est de culture et de confession protestantes.
(9) Il s'agit vraisemblablement de pourboires.

Café à Tulle	0,40
Etrennes à Tulle pour le port de la malle à l'hôtel	0,50
et pour le port à la diligence et chargement	0,75
Transport de la malle à Seilhac	1,65
Cabriolet pour Seilhac	2,50
Bois	6,00
Matériel de bureau	16,00
Voiture de Brives à Tulle	2,55
TOTAL :	69,00

COMMISSIONS À FAIRE À TULLE

1. Acheter un canif
2. Acheter un coco
3. Une bouteille de rhum et une d'anisette ou autre chose
4. Du sel blanc
5. Un peu d'eau de vie
6. De la fleur d'oranger
7. Fécule de pomme de terre
8. Un voile chez une modiste en tulle ou en gaze
9. Quelque peu de dessert
10. Quelques couteaux
11. Une casquette
12. Un col en crêpe mais cela ne presse pas car peut-être il y en a un dans la malle
13. Du grand papier
14. Demander à Madame X... s'il n'y a pas des imprimés à vendre
15. Acheter les gâteaux chez le pâtissier protestant
16. Regarder de trouver quelques légumes
17. Quelques livres de chandelles à 9 à la livre
18. Des carottes
19. Tourtière fer blanc pour gâteaux.

Les notes et comptes de voyage scrupuleusement tenus par un Saint-Antoninois, en 1843, (voir hors texte ci-contre) permettent de comparer les conditions de voyage avant et après l'ouverture de la voie ferrée sur l'itinéraire Saint-Antonin-Brive. Tout d'abord, il faut attendre 1862 pour que la

comparaison soit possible puisque c'est cette année-là qu'est ouvert à la circulation le tronçon Capdenac-Brive qui rend Brive accessible par chemin de fer aux Saint-Antoninois. Parti à midi de Saint-Antonin et arrivé à Brive le lendemain matin à 6h 30, le voyageur de 1843 avait mis 18h 30 pour gagner Brive. Vingt ans plus tard, s'il emprunte le chemin de fer, il ne met plus que 7h par le train le plus lent, et 5h par le plus rapide, pour effectuer le même voyage. Si l'on déduit du temps de voyage en diligence le temps de la correspondance à Caussade et les arrêts pour souper à Cahors et à Souillac, la durée du voyage de 1843 tombe à 9h 30. Compte tenu de la différence de longueur des deux tracés (180 kilomètres par route, 154 kilomètres par la voie ferrée) on aboutit à une moyenne horaire respective de 18 km/h pour le voyage en voiture attelée et de 30 km/h pour le voyage en train. On voit que le gain est important mais pas vraiment considérable. Les notes du voyageur de 1843 mettent en évidence que ce sont surtout deux temporalités différentes du voyage qui s'opposent, un peu à la manière dont s'opposent aujourd'hui un voyage automobile sur autoroutes et un voyage automobile sur routes secondaires. L'une est rythmée de haltes, d'attentes, de transbordements, d'occupations qui en font un temps plein qui ne se réduit pas au déplacement mais demeure investi des contraintes, des rythmes et des opportunités de la vie hors-voyage. L'autre temporalité est davantage annonciatrice des traits contemporains de l'espace du déplacement. Non pas seulement parce qu'elle est plus rapide mais encore parce qu'elle expulse du temps du voyage - moment de plus en plus vide et idéalement annulable - les points de repère, les changements de rythme et de vitesse, de la vie quotidienne et du voyage non assujettis à la hâte d'arriver au but.

Quant au coût comparatif de ces deux voyages, il est respectivement de 18 F 50 en 1843 (uniquement le prix des voitures) et de 20 F, 15 F et 11 F selon la classe choisie en 1862 (10). Notre voyageur devrait donc emprunter la 3ème classe du chemin de fer - son rang ne l'y autorise sans doute pas - pour réaliser une économie significative par rapport au prix de son voyage en diligence. L'importance des frais de route occasionnés par le voyage en diligence tempère un peu ce constat mais là aussi ce sont deux temporalités différentes de la dépense qui s'opposent et ne se laissent pas aisément comparer.

(10) Les prix sont remarquablement stables à cette période ce qui autorise cette comparaison sans correctifs.

UN CORPS ÉTRANGER ?

La nostalgie qui entoure tout ce qui touche au chemin de fer aujourd'hui est un miroir déformant qui ne rend pas compte de façon satisfaisante de la façon dont les habitants de Saint-Antonin accueillirent la nouvelle voie ferrée. Il est probable que pour la plupart des Saint-Antoninois elle est restée pendant longtemps, malgré la fascination qu'elle exerça, un corps relativement étranger. Elle ne modifia que très lentement le rythme et l'étendue de leurs pérégrinations. Il faut imaginer qu'être riverain d'une voie ferrée n'avait pas beaucoup plus d'implications, au milieu du XIXème siècle, au plan de la mobilité quotidienne, que d'être, aujourd'hui, riverain d'une autoroute ou d'un aéroport. Pour la grande majorité des Saint-Antoninois un voyage à Montauban était, à cette époque, une aventure et beaucoup - surtout les femmes - ne l'avaient jamais fait. L'irruption du chemin de fer ne modifie pas radicalement ces données. Ses performances sont tout d'abord modestes. Il fallait 2h, en 1858, pour parcourir la cinquantaine de kilomètres qui séparaient Saint-Antonin de Montauban alors que sur le même itinéraire une voiture attelée mettait 3 à 4 h. Sur cette ligne, où les investissements seront à peu de choses près nuls jusqu'à sa fermeture, les progrès en rapidité de l'exploitation seront d'ailleurs dérisoires. A la veille de la guerre de 14, il faut encore 1h 30 pour faire le même trajet. Ce progrès est dû pour l'essentiel à la construction de la gare de Villenouvelle qui, au milieu des années 60, a rapproché Montauban de Saint-Antonin ! Mais plus que toute autre chose c'est certainement son prix qui contribuera, pendant longtemps, à faire du voyage en chemin de fer un luxe exorbitant et exceptionnel pour la grande majorité des Saint-Antoninois. A l'ouverture de la ligne, un aller et retour en troisième classe pour Penne ou Laguépie coûtait plus que le salaire de deux journées de travail d'un journalier agricole ou d'un manœuvre du bâtiment. Un aller et retour pour Montauban coûtait 12 francs en première classe, 9 francs en seconde et 6 francs en troisième. Pour beaucoup de Saint-Antoninois il fallait travailler une semaine pour réunir la somme correspondant au prix de ce voyage en troisième classe. Aujourd'hui le salaire correspondant à un temps de travail équivalent (au smic) permet de faire un aller-retour Montauban-Bruxelles en chemin de fer ou l'aller-retour Paris-Toulouse en avion.

Ces tarifs subiront peu de variations jusqu'à la guerre de 14. Les seules modifications notables concernent les réductions qui sont progressivement aménagées pour les allers-retours pris au départ de Saint-Antonin.

TARIF DU CHEMIN DE FER EN 1858
Aller simple de Montauban (Villebourdon)

	1ère cl.	2ème cl.	3ème cl.
à Saint-Etienne (15 kms)	1,70	1,25	0,90
à Nègrepelisse (20 kms)	2,25	1,70	1,25
à Montricoux (28 kms)	3,15	2,35	1,70
à Bruniquel (34 kms)	3,80	2,85	2,10
à Penne (41 kms)	4,60	3,45	2,55
à Saint-Antonin (54 kms)	6,05	4,55	3,55
à Laguépie (75 kms)	8,40	6,30	4,60
à Villefranche (102 kms)	11,40	8,55	6,30

Quelques actes de vandalisme dont les archives ont gardé la mémoire mettent également en évidence que le chemin de fer affronte à Saint-Antonin, à ses débuts, une certaine hostilité. En 1861, par exemple, le préfet écrit au commissaire de police de Saint-Antonin : *"... Je suis informé que dans la soirée du 8 de ce mois deux pierres ont été lancées sur le train de chemin de fer se rendant de Rodez à Montauban entre les stations de Laguépie et Lexos et à trois kilomètres de cette dernière station. L'une des pierres a atteint la machine et l'autre brisé la glace d'un compartiment de deuxième classe occupé par le courrier. Pareil délit s'étant reproduit le 17 sur le train n° 2, à quatre kilomètres environ de Saint-Antonin, où le mécanicien a été blessé à la tête par des pierres lancées, je vous invite, Monsieur le Commissaire, à exercer une surveillance aussi active...etc."* (11). A plusieurs reprises également des pierres sont déposées sur la voie. Ces actes signalent un climat d'hostilité mais il est difficile de dire si cette hostilité vise le moyen de transport en tant que tel ou si elle est liée aux litiges suscités par la construction de la voie et aux ressentiments qui en ont résulté.

Par rapport au niveau très bas des salaires à Saint-Antonin, il est également possible que les employés du chemin de fer, qui constituent une aristocratie ouvrière relativement bien payée, fassent quelque peu figure de privilégiés.

(11) Arch. Mun. Saint-Ant. : lettre du 19-8-1861

QUELQUES SALAIRES A SAINT-ANTONIN EN 1858-59 (traitements annuels)	
Chef de gare :	1350 + 300 (indemnités)
Facteur à la gare :	1200 F
Facteur aiguilleur :	1050 F
Aiguilleur :	900 F
Mécanicien (Cie d'Orléans) :	2000 à 3000 F
Chauffeur (Cie d'Orléans) :	1200 à 1600 F
Commissaire de police :	800 F
Instituteur :	600 F
Ouvrier du bâtiment :	450 F
Ouvrier agricole :	moins de 300 F

Un indice des ressentiments que cette situation alimente nous est fourni par les litiges qui opposent ces employés du chemin de fer aux habitants de la commune devant la Justice de Paix. En 1859, par exemple, une aubergiste saint-antoninoise apostrophe en ces termes, au cours d'une audience, un facteur de la Cie d'Orléans : *"Qu'avez-vous à me regarder ? Je ne porte que des haillons, je ne porte pas crinoline, mais ces haillons m'appartiennent et ne doivent rien à personne... Et quoique je ne sois qu'une femme, je n'ai pas peur de vous...."* (12).

Les incidents et les accidents assez nombreux qui émaillent les premières années de l'exploitation de la voie ferrée entretiennent probablement aussi un climat de méfiance. Moins d'un mois après l'ouverture de la ligne, un premier train déraille à Saint-Antonin: *"Le train des voyageurs parti de Saint-Christophe pour Montauban, mardi 28, à 8 heures 15mn. du matin, a éprouvé un retard d'environ 10 heures, près du poteau kilomètrique n° 61, entre la station de Lexos et celle de Saint-Antonin. La rupture d'un rail a occasionné le déraillement de la machine et de trois wagons de marchandises qui la suivaient. Les wagons de voyageurs n'ont pas quitté la voie et pas un voyageur n'a éprouvé la plus légère atteinte; un conducteur serre-frein a été seul blessé dans le choc : tout fait espérer qu'il n'en résultera rien de grave. ..." (13).*

Rançon de la rapidité avec laquelle on a construit la ligne, plusieurs trains déraillent encore au cours des années suivantes. Les glissements de terrain en sont souvent la cause.

(12) Archives de la Justice de Paix; Arch. Mun. Saint-Ant.
(13) Courrier de Tarn et Garonne du 30-9-1858

On sait aussi que deux enfants de gardes-barrières sont écrasés par des trains entre Penne et Saint-Antonin : l'un en 1860, l'autre en 1883.

A la veille de la guerre de 14, il apparaît que le voyage en chemin de fer, même en troisième classe, même à courte distance, est encore pour la plupart des Saint-Antoninois, un luxe exorbitant, quelque chose de très rare qui ne fait pas vraiment partie de la vie quotidienne (sauf le spectacle des trains et de la gare). Le quodidien, c'est encore la marche à pied pour l'immense majorité. Jean Manié, dans ses mémoires, évoque le souvenir de tous les enterrements manqués dans sa famille : *"Un an auparavant (vers 1900), le grand-père Petit était mort; manque d'argent pour le voyage, Jules n'avait pu se rendre à son enterrement. De même Mélie ne put se rendre à Cahors pour aller accompagner son mari. On l'appela à la Mairie, on se contenta de lui donner un tablier et une jupe noire pour le deuil."* (14). Dans la chronique qu'il tient de ses pérégrinations de travail, il nous conte son départ pour une ferme près de Laguépie, à 50 kilomètres, dit-il (il exagère un peu), de Saint-Antonin. Il y va à pied. Son premier voyage en train, en 1905, est une décision importante. Il a 18 ans; il décide d'aller chercher du travail à Decazeville. Il ne part pas à l'aventure : il en parle d'abord à ses proches et il écrit à son oncle, qui travaille déjà à Decazeville, lequel lui promet de l'aider. Il paie 5F son billet (pour environ 115 kms) et c'est une somme assez considérable pour lui qui ne gagnait que 20 F par mois dans son dernier emploi d'ouvrier agricole (15). Sa narration du voyage montre à quel point il est peu familier de l'espace du chemin de fer même dans son environnement proche : *"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 il faut 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.

---

(14) Le Récupéré; Ouvr. cité p 43.

(15) Quand il a accepté cette place, il s'est trouvé bien payé car dans son emploi précédent il gagnait 80 F dans l'année. Mais le patron a rechigné à le garder l'hiver.

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." (16).

En outre, ce récit met en évidence la dégradation des conditions d'exploitation de la ligne depuis son ouverture. En 1858, il fallait environ cinq heures pour aller de Saint-Antonin à Decazeville. Les trains étaient alors directs ! En 1905, il en faut près de douze ! Le prix quant à lui a très peu baissé puisqu'il est passé de 7 francs à l'inauguration à 5 francs en 1905. C'en est alors bien fini du Grand Central : la ligne de Saint-Antonin n'est plus qu'un tronçon marginalisé par les restructurations du réseau et voué aux trains omnibus, aux correspondances multiples et malcommodes.

Cette rareté des voyages en train est corroborée par tous les témoignages que nous avons pu recueillir de ceux qui ont vécu leur jeunesse à Saint-Antonin durant l'avant-guerre :

"Ce qu'on appelle un "voyage"... pour moi, à l'époque, c'était la capitale : Montauban ! Et alors quand les gens allaient à Montauban, ils en parlaient trois mois à l'avance. Ils avaient pas l'argent pour y aller et les commodités. Personne n'allait en voyage à part les familles aisées... Moi, mon premier voyage, ça a été Montauban, avec ma mère, et j'ai pris le train. Huit jours avant j'en parlais... ça m'a éveillé, ces grandes rues et tout. Mais quand même nous n'avons pas mangé à l'hôtel, nous avons mangé sur un banc, sur la place... un morceau de pain et de saucisson... on ne buvait pas du vin, on a bu à une pompe. On est revenus et après j'en parlais pendant huit jours. C'était ma première sortie, j'avais six ans, ma mère allait demander des secours ou des bourses mais je ne les ai pas obtenus...."

"Mon père allait à Montauban peut-être une fois par an pour des réunions de cantonniers ou quelque chose comme ça. Montauban, pour moi, c'était une chose extraordinaire. J'y suis allé quand j'avais quatorze ans (vers 1914). Pour la première fois j'ai pris le train. J'avais économisé sou par sou parce que je travaillais quand je pouvais. Le jeudi, j'allais au Bessarel. Il y avait un maréchal-ferrant et en été il lui fallait quelqu'un pour émoucher les chevaux parce que quand on les ferrait, les mouches remuaient et c'était embêtant pour les ferrer. Alors, j'étais là à agiter le chasse-mouches. On me donnait un sou ou deux sous par cheval et alors j'avais économisé cinq francs. Quand j'ai eu cinq francs, j'ai dit : "Je vais aller voir ma soeur qui est à Montauban" et j'ai pris le train, aller et retour 3 F 16 sous...."

(16) Le Récupéré Ouvr. cité, p 76.

UNE LIGNE VITE MARGINALISÉE DANS LE RÉSEAU

Le déclin de la ligne de chemin de fer de Saint-Antonin n'est pas seulement lié à la concurrence de l'automobile. Très tôt, en effet, le tronçon Lexos-Montauban du Grand Central fut marginalisé dans le réseau par la concurrence des lignes qui se construisirent postérieurement.

UN BREF ÂGE D'OR.

La ligne capte dès son ouverture, c'était sa vocation première, l'essentiel du trafic des centres sidérurgiques et miniers d'Aubin et de Decazeville. Dès 1859, 33.000 tonnes de charbon circulent entre Capdenac et Montauban soit, uniquement pour cette matière, un trafic déjà supérieur au tonnage global du tronçon Lexos-Montauban à la veille de la seconde guerre mondiale. Ce faisant, elle précipite le déclin de la navigation sur le Lot (dont l'aménagement avait été perfectionné vers 1840) et du roulage sur la grand route de Lescalopier qui assuraient l'essentiel des débouchés du bassin industriel aveyronnais.

Première ligne ouverte dans la région - les autres ne sont encore qu'en projet ou en construction - la voie ferrée Montauban-Saint-Christophe conquiert très rapidement la position d'axe central des trafics régionaux. La compagnie d'Orléans exploite très rapidement l'avantage stratégique d'une situation de monopole dont elle sait qu'elle sera de courte durée. Elle tente de rabattre sur ses gares les courants d'échange des centres et des régions périphériques à son tracé en subventionnant assez généreusement les transporteurs qui lui garantissent des services réguliers. Sa générosité est proportionnelle à l'importance des trafics qu'elle escompte détourner. L'accord passé pour la correspondance entre Capdenac et Brive, par exemple, ne prévoit aucune rétribution de la compagnie au bénéfice du transporteur, c'est un simple accord tarifaire. La compagnie qui dessert déjà Brive par chemin de fer vers le Nord-Ouest ne tient sans doute pas à se faire elle-même concurrence. Par contre les accords passés avec les transporteurs de Saint-Antonin et de Laguépie pour les correspondances de Caylus et d'Albi (par Cordes) sont de nature à rendre attractifs pour ces localités (non encore desservies par chemin de fer), les correspondances du chemin de fer et les détours qu'elles impliquent.

A Saint-Antonin, par exemple, la compagnie prend à sa charge une partie du prix, fixé contractuellement, de la voiture de correspondance qui conduit les voyageurs et leurs bagages de la gare à Caylus. Pour les voyageurs empruntant la destination la plus fréquentée (Montauban) elle assure même la gratuité de la correspondance, subventionnant en conséquence le transporteur et en lui garantissant de surcroît un minimum de ressources. A Laguépie où la compagnie espère, dans les premières années, capter un fort tonnage de marchandises en provenance d'Albi, le tarif du roulage de correspondance est fixé au prix particulièrement bas de 1 F la tonne.

Cette politique sera relativement avantageuse pour Saint-Antonin puisqu'elle contribuera pendant quelques dizaines d'années à consolider sa position de centre intermédiaire, de pôle d'attraction et de ville étape. Tous ceux que leurs affaires ou leurs activités professionnelles amènent à parcourir le haut canton ou le canton voisin de Caylus y recherchent le gîte et le couvert. C'est de cette époque que date l'émergence de la vocation hôtelière et gastronomique de la cité.

L'inauguration, en novembre 1862, de la ligne Capdenac-Brive par Figeac, ouvre la période la plus prospère du chemin de fer de Saint-Antonin. Désormais, Montauban et Toulouse sont reliées directement, et au plus court (17), à Paris par Saint-Antonin, Capdenac, Brive, Périgueux et Limoges. Des trains dîrects ou semi-directs (avec correspondance à Périgueux) pour Paris s'arrêtent en gare de Saint-Antonin. La ligne connaît alors un important surcroît d'activité et une deuxième gare, celle de Villenouvelle, est mise en chantier à Montauban pour son service (18).

Alors que la fin des travaux du chemin de fer avait alimenté, à Saint-Antonin, un assez fort courant d'émigration, cette apothéose de la ligne est contemporaine d'une inversion - assez exceptionnelle dans ce siècle - du mouvement migratoire. Pendant une vingtaine d'années, Saint-Antonin va attirer en moyenne plus de nouveaux habitants qu'elle n'en perd.

UN DÉCLIN RAPIDE

Cet âge d'or sera de courte durée. Il dure en effet moins de six années puisque, dès 1864, l'ouverture de la ligne Lexos-Toulouse avec embranche-

(17) Auparavant il fallait passer par Bordeaux.
(18) La première gare (Villebourdon) appartenait à la compagnie du Midi qui en louait une partie des services à la compagnie d'Orléans.

ment à Tessonnières pour Albi, capte, détourne, l'essentiel du trafic du tronçon Lexos-Montauban.

EVOLUTION DU TRAFIC ANNUEL DE LA VOIE FERREE DE ST-ANTONIN ET DES LIGNES PERIPHERIQUES (19)
(En milliers de Tonnes-Utiles) (20)

ANNEE	Montauban Lexos par St-Antonin (1858)	Lexos Capdenac (1858)	Lexos Toulouse (1864)	Capdenac Rodez (1860)	Montauban Cahors (1884)	Montauban Toulouse (1857)
1861	← 159 →		-	91	-	473
1868	38	177	176	131	-	-
1874	51	265	185	183	-	-
1878	78	406	313	203	-	542
1881	74	546	453	211	-	753
1888	39	389	327	242	27	560
1893	44	439	386	283	83	540
1899	41	586	496	375	324	712
1903	42	593	451	372	463	850
1908	43	644	462	403	810	1020
1913	45	720	550	446	725 (21)	1180
1934	34	← 483 →		223	850 (21)	980
1937	24	← 521 →		219	1000 (21)	998

(19) Nous remercions, ici, Dominique Renouard qui nous a fourni les statistiques qu'il avait notées, il y a une trentaine d'années, aux archives de l'ancienne compagnie d'Orléans et qu'il n'avait pas publiées à l'époque de façon exhaustive. Par la suite de la dispersion et de la destruction partielle de ces archives, les originaux de ces statistiques sont aujourd'hui, à notre connaissance et après de nombreuses recherches, introuvables. Les volumes statistiques annuels, édités par la compagnie d'Orléans, auraient constitué une source d'autant plus précieuse pour notre approche monographique qu'ils comportaient une statistique détaillée du trafic de chaque gare. Pour une approche méthodologique de ces statistiques, se reporter à l'ouvrage de D. Renouard, cité en bibliographie.

(20) Les dates d'ouverture de chaque tronçon sont indiquées entre parenthèses sous l'intitulé des lignes.

(21) Trafic de l'ensemble de la ligne Montauban-Brive.

Les statistiques ci-dessus mettent en évidence que le tonnage qui transitait par Saint-Antonin chute des 3/4 après l'ouverture de cette ligne. Le trafic entre Lexos et Montauban passe de 159.000 tonnes en 1861 à 38.000 tonnes en 1868 et les statistiques montrent clairement que l'essentiel du trafic Capdenac-Lexos "file" au-delà de 1868 vers Toulouse (et réciproquement).

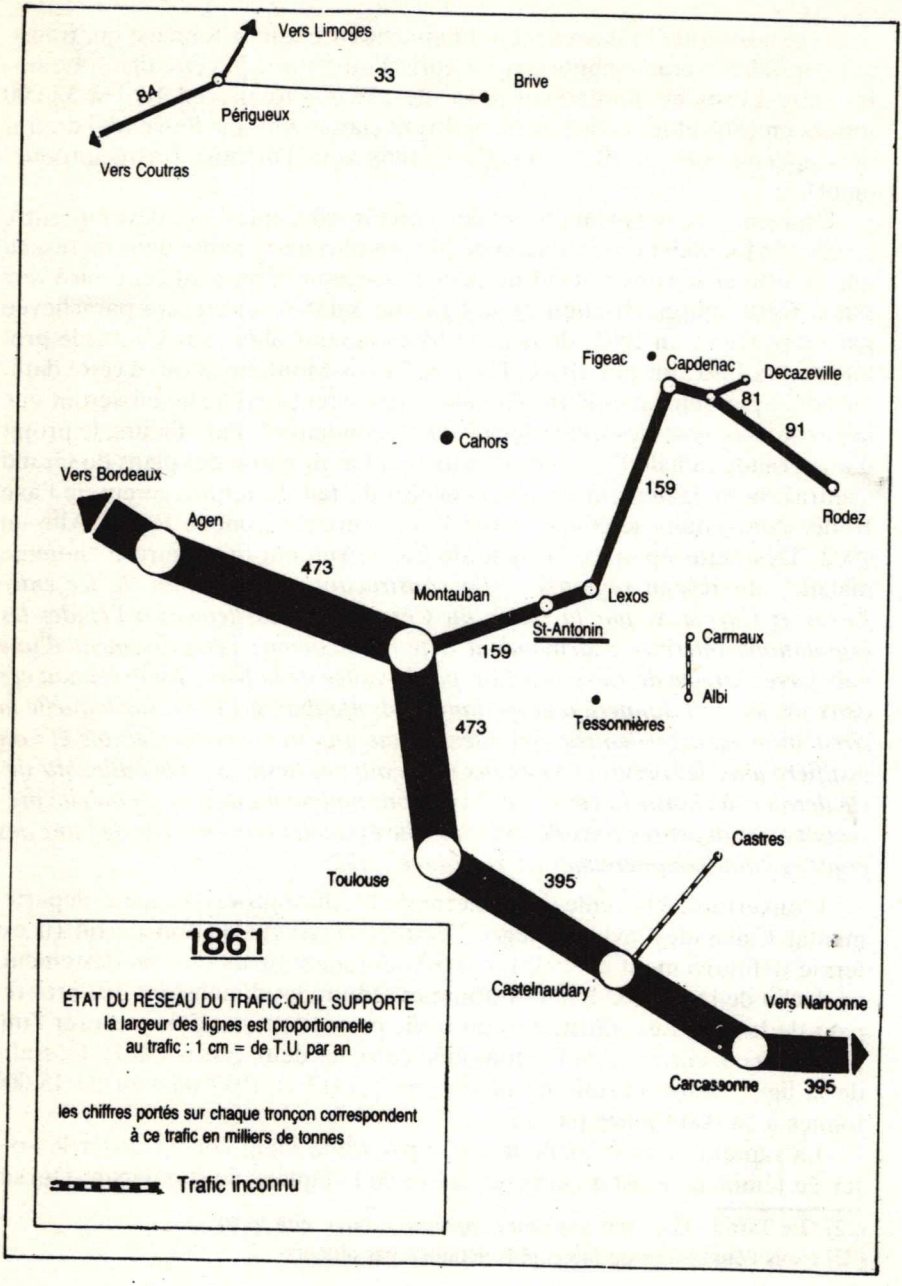
Désormais ce qui avait été la "ligne du Grand Central" va devenir, entre Lexos et Montauban, un tronçon de plus en plus marginalisé dans un réseau qui s'étoffe et se construit sur un plan d'ensemble fortement centralisé vers Paris. Cette marginalisation de la ligne de Saint-Antonin sera parachevée par l'ouverture, en 1884, de la ligne Montauban-Cahors par Caussade prolongée, en 1891, jusqu'à Brive. La ligne Lexos-Montauban est, à cette date, encadrée par deux axes Paris-Toulouse concurrents qui ne lui laisseront que la portion congrue des trafics locaux et "secondaires". Par ailleurs, le projet d'une grande radiale Rodez-Bordeaux, qui faisait partie des plans du Grand Central, subit également un revers décisif du fait du renforcement de l'axe Rodez-Albi-Toulouse consacré par l'ouverture du tronçon Rodez-Albi en 1902. Dès cette époque, la ligne de Saint-Antonin fait figure d'"homme malade" du réseau régional : *"La construction d'un chemin de fer entre Lexos et Carmaux, par la vallée du Cérou, est actuellement à l'étude; les populations intéressées demandent depuis longtemps l'établissement d'une voie ferrée directe de Lexos au Lot, par la vallée de la Seye. En exécutant ces deux projets, on donnera à la section de Montauban à Lexos, sur laquelle la circulation est actuellement peu intense, une importance considérable et l'on justifiera ainsi les prévisions de ceux qui n'ont pas hésité, vers le milieu du siècle dernier, à choisir la vallée de l'Aveyron, malgré les difficultés qu'elle présentait et les dépenses considérables qu'elle exigeait pour l'assiette de l'une des grandes voies commerciales de la France". (22).*

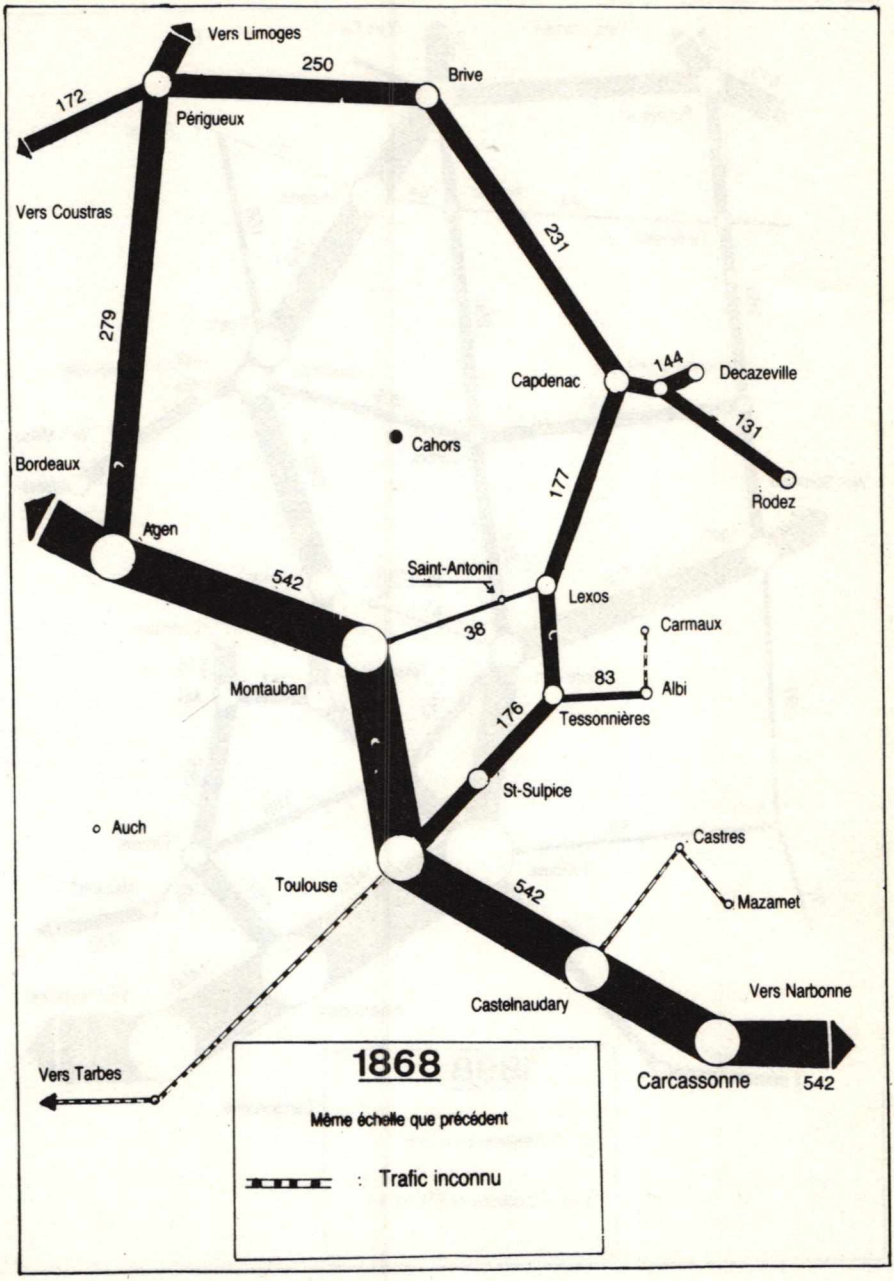
L'ouverture, à la veille de la guerre de 14, du tramway à vapeur départemental Caussade-Caylus, malgré l'extrême brièveté de son destin (il est fermé définitivement en 1933), contribuera aussi, mais plus modestement, au déclin de la gare de Saint-Antonin et réduira les dimensions de l'arrière-pays de la cité. Les statistiques du trafic permettent aussi de mesurer l'impact de la concurrence de l'automobile entre les deux guerres (23). Le trafic de la ligne chute presque de moitié entre 1913 et 1937 passant de 45.000 tonnes à 24.000 tonnes par an.

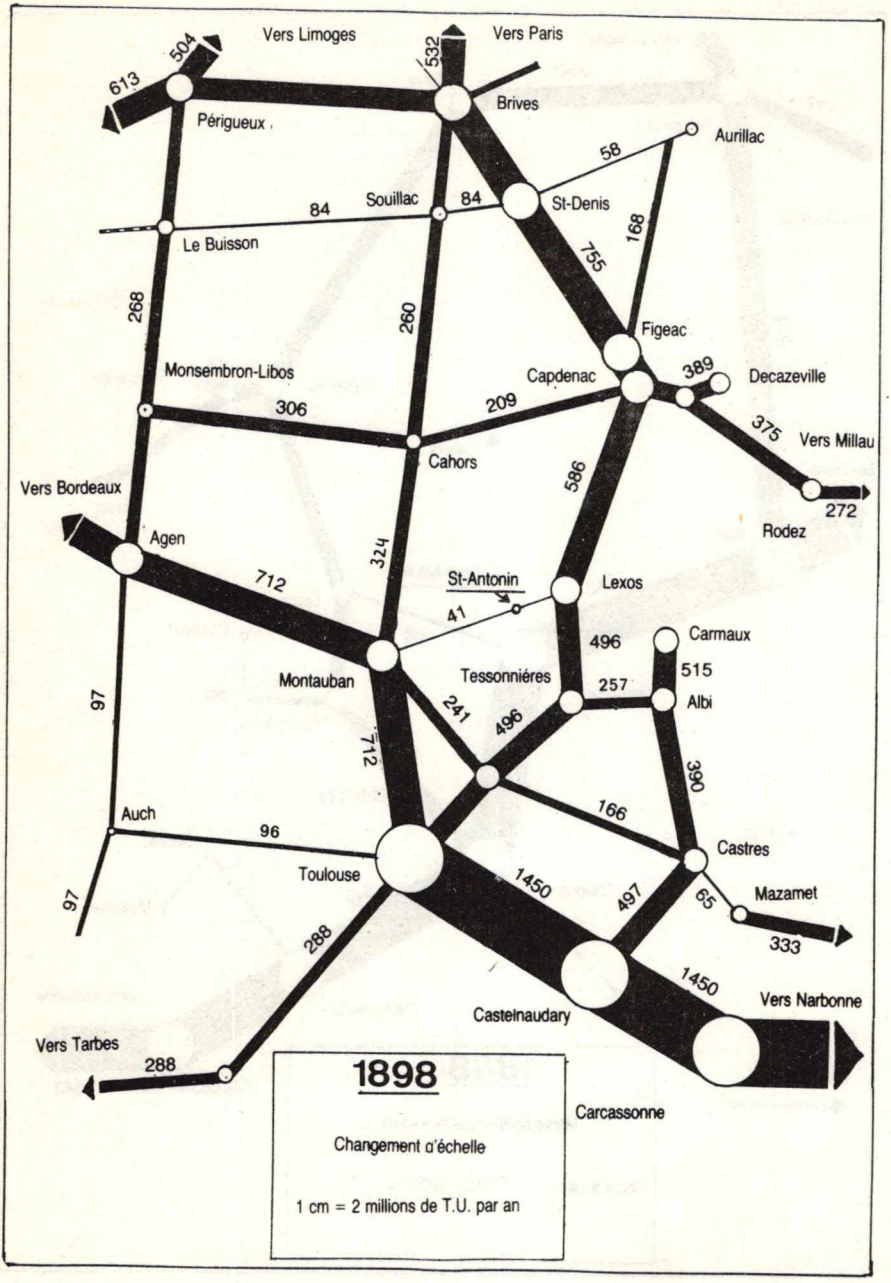
La rapidité avec laquelle le trafic par route vient concurrencer la voie ferrée témoigne aussi de la précocité et de l'ampleur de son déclin. Durant

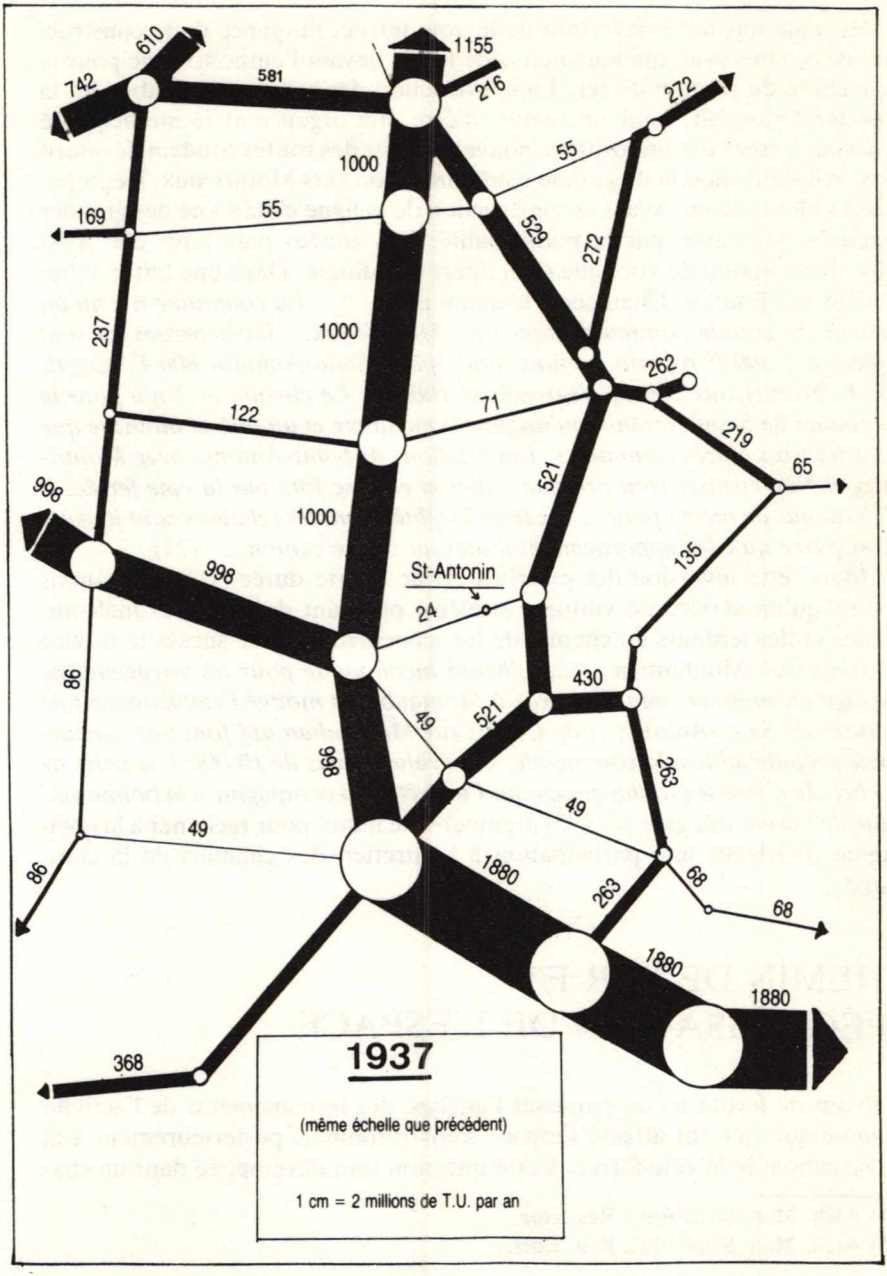
(22) "Le Tarn et Garonne : histoire, sciences..."; ouvr. cité, p 99

(23) Nous l'étudierons de façon plus détaillée par ailleurs


Vers Limoges
33
Brive
84
Périgueux
Vers Coutras
Figeac
Capdenac
Decazeville
81
91
Cahors
Vers Bordeaux
159
Rodez
Agen
473
Montauban
Lexos
St-Antonin
159
Carmaux
Albi
473
Tessonnières
Castres
Toulouse
395
Castelnaudary
Vers Narbonne
Carcassonne
395
1861
ÉTAT DU RÉSEAU DU TRAFIC QU'IL SUPPORTE
la largeur des lignes est proportionnelle
au trafic : 1 cm = de T.U. par an
les chiffres portés sur chaque tronçon correspondent
à ce trafic en milliers de tonnes
Trafic inconnu


Vers Limoges
250
Brive
172
Périgueux
Vers Coustras
231
279
Capdenac
144
Decazeville
131
Cahors
Bordeaux
177
Rodez
Agen
542
Saint-Antonin
Lexos
38
Carmaux
83
Albi
Montauban
176
Tessonnières
St-Sulpice
Auch
Castres
Toulouse
542
Mazamet
Castelnaudary
Vers Narbonne
Vers Tarbes
Carcassonne
542
1868
Même échelle que précédent
: Trafic inconnu


Vers Limoges
504
613
Vers Paris
532
Périgueux
Brives
Aurillac
58
Souillac
84
84
St-Denis
Le Buisson
168
755
268
260
Figeac
Monsembron-Libos
Capdenac
389
Decazeville
306
209
375
Vers Millau
Cahors
586
Vers Bordeaux
272
Rodez
Agen
324
712
St-Antonin
Lexos
41
496
Carmaux
515
Montauban
Tessonnières
257
Albi
97
241
496
712
390
166
Auch
96
Castres
Toulouse
1450
497
65
Mazamet
97
288
333
1450
Vers Narbonne
Castelnaudary
Vers Tarbes
288
Carcassonne
1898
Changement d'échelle
1 cm = 2 millions de T.U. par an


610
742
581
1155
216
272
55
1000
169
55
529
272
237
1000
262
122
71
219
65
998
521
1000
St-Antonin
135
998
24
86
430
49
521
866
263
49
49
1880
263
68
68
86
1880
1880
368
1937
(même échelle que précédent)
1 cm = 2 millions de T.U. par an

la décennie qui suit l'ouverture de la voie ferrée, l'urgence de la construction des routes avait quelque peu cédé le pas devant l'enthousiasme pour la nouveauté du chemin de fer. La construction des routes qui doublaient la voie ferrée cessait, pour un temps, d'être une urgence et la municipalité renâclait à créer des impositions nouvelles pour des routes soudain dévalorisées. Ainsi du chemin de grande communication vers Montricoux, Nègrepelisse et Montauban. Avant la construction de la ligne c'était une des grandes urgences défendues par la municipalité. Dix années plus tard, elle n'est plus, de son point de vue, que d'un intérêt médiocre. Dans une lettre à l'ingénieur des Ponts et Chaussées, le maire écrit : "*... La commune n'a qu'un chemin de grande communication vers Montricoux... les dépenses en sont réglées à 1.300 F répartis comme suit : pour Saint-Antonin 800 F, Cazals 200 F, Montricoux 200 F, Nègrepelisse 100 F... Le chemin n° 2 n'a pour la commune de Saint-Antonin qu'un intérêt médiocre et un intérêt moindre que pour les trois autres communes. Les relations de Saint-Antonin avec Montricoux et Nègrepelisse sont presque nulles et elles se font par la voie ferrée. Il n'en est pas de même pour... ces trois localités dont les relations sont journalières parce qu'elles appartiennent toutes au même canton...*" (24).

Mais cette inversion des priorités est de courte durée. Dés 1876, nous savons qu'un service de voitures attelées, profitant des horaires malcommodes et des lenteurs du chemin de fer, concurrence avec succès le service du train vers Montauban : "*... L'heure incommode pour les voyageurs de passage du premier train de Lexos à Montauban a motivé l'établissement de voitures de Saint-Antonin et de Caylus sur Montauban qui font une concurrence préjudiciable à la compagnie. On évalue à plus de 10.000 F la perte de ce chef. Je n'insiste pas davantage sur l'intérêt de la compagnie à la bonne viabilité de l'accès à la gare...*" (25) argumente le maire pour réclamer à la compagnie d'Orléans une participation à l'entretien des chemins de la commune.

CHEMIN DE FER ET SPÉCIALISATION DE L'ESPACE

Nous ne ferons ici qu'esquisser l'analyse des remaniements de l'activité économique qui ont affecté l'espace saint-antoninois postérieurement à la construction de la voie ferrée. Cette question sera développée dans un cha-

(24) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. corr.
(25) Arch. Mun. Saint-Ant.; Reg. Corr.

pitre ultérieur et notre propos, pour l'instant, est uniquement de cerner, autant que faire se peut, l'impact du chemin de fer sur ces activités.

Quant à la mobilité des personnes, nous avons noté l'extrême lenteur des transformations introduites par le train. Un équipement nouveau de transport, même de grande capacité, ne suscite pas automatiquement une fringale de voyages, d'échanges et de migrations. Pour cela, il faudrait que lui préexistent une abondance de motifs de déplacements et de biens échangeables, une abondance de numéraire pour organiser et financer ces échanges. Quand le chemin de fer fait irruption dans l'espace saint-antoninois, et pour des raisons qui sont étrangères, on l'a vu, aux intérêts locaux, ces conditions ne sont pas réunies. Bien que les savoir-faire y soient abondants - ils satisfont à peu près tous les besoins solvables du marché local - Saint-Antonin est alors au centre d'un espace de pauvreté. La plupart des activités tournées vers l'extérieur sont déjà en déclin, elles trouvent de moins en moins facilement preneurs et la gêne ou la petite aisance des plus débrouillards est davantage la règle que l'accumulation du capital.

Il est des régions, des bourgades, des campagnes, où ce vieux fond de pauvreté et de pénurie remonte à des temps immémoriaux parce qu'un véritable décollage économique ne s'y est jamais dessiné, et où la chose n'est pas nouvelle. A Saint-Antonin, qui a été un centre prospère et qui a animé un commerce très large, elle l'est. Les causes n'en sont pas locales pour l'essentiel. Toute l'aire occitane a été affectée à des degrés divers par les violences et les effets de domination qui ont caractérisé l'histoire de son assujettissement à un pouvoir centralisateur. Le plus grave, pour le long terme, dans ce processus c'est sans doute qu'il a cassé les fondements culturels de l'innovation, confinant la culture à l'imitation servile de modèles extérieurs ou à la délectation morose et contemplative d'une grandeur passée.

L'ouverture de la voie ferrée se fait donc dans un contexte éminemment défavorable. Peu de ressources spécifiques ou rares, peu de capitaux pour exploiter les opportunités nouvelles ou donner un nouvel élan aux anciennes spécialisations de l'activité. Le chemin de fer va cependant bousculer quelque peu le cadre d'une économie locale presqu'immobile, protégée qu'elle était par son isolement et son caractère essentiellement autocentré.

ÉMERGENCE DE LA SPÉCIALISATION FOURRAGÈRE.

Au plan de l'agriculture, on ne rencontre pas ici de révolution agricole comparable à celle des *ségalas* de l'Aveyron où les engrais apportés par le chemin de fer redistribuent, de façon spectaculaire, la richesse (26).

(26) A. Meynier; Ségalas, Lévezous, Châtaigneraies - 1931

Pourtant les choses bougent. Les facilités nouvelles du transport ne sont assurément pas pour rien dans le recul, spectaculaire dans la deuxième moitié du XIXème siècle, à Saint-Antonin et dans tout l'espace rural avoisinant, des productions vivrières et céréalières au profit de l'élevage et de la production fourragère. Les opportunités fructueuses de commerces plus larges font reculer quelque peu l'autoconsommation. Ainsi du recul de la culture du chanvre, que la baisse du prix des cotonnades, rend de moins en moins attractive. Ainsi du déclin de la meunerie saint-antoninoise durement touchée par la concurrence des grandes minoteries de la région.

Une réussite spectaculaire c'est celle du commerce du fourrage. Il était à peu près nul vers 1850 et il est à la source, vers 1930, des cinq ou six fortunes un peu notables de Saint-Antonin.

En 1902, Saint-Antonin est sans doute une des premières gares fourragères du département. On peut évaluer à 5.000 tonnes les expéditions de pailles et fourrages qui s'y font, cette année-là, sur un total départemental de 20.000 tonnes. A la différence de Caussade et de la vallée de la Garonne qui produisent surtout des luzernes à destination des régions viticoles du Bas Languedoc, la région de Saint-Antonin commerce plutôt vers le Nord : "*... Les fourrages... constituent presqu'exclusivement (c'est à dire à l'exclusion des pailles et des luzernes)... le tonnage des stations de Laguépie, Lexos et Saint-Antonin. Cette dernière qui reçoit toute la production de la vallée de la Bonnette et du canton de Caylus, trafique surtout avec Paris et le Nord de la France, régions dans lesquelles le foin est préféré aux luzernes...*"(27).

Mais là aussi le chemin de fer n'explique pas tout. Sans la croissance urbaine et la spécialisation à outrance de vastes régions céréalières et viticoles il n'y aurait pas de demande rémunératrice. Sans la crise de la rente passive du sol, qui pousse les propriétaires les plus aisés à rechercher les bénéfices du négoce, il n'y aurait peut-être pas de filière organisée pour ce commerce. Le chemin de fer crée seulement les conditions favorables à l'intégration de l'agriculture locale dans le cadre de spécialisations régionales plus vastes. En outre, le chemin de fer favorise cette intégration dans le sens d'une plus grande subordination de l'espace saint-antoninois aux pôles économiques dominants.

DÉSÉQUILIBRES TARIFAIRES ET SUBORDINATION DE L'ESPACE.

La politique tarifaire appliquée par la compagnie d'Orléans introduit,

(27) "Le Tarn et Garonne : Histoire, Sciences,... "; Ouvr. cité p 84.

dès l'origine, des déséquilibres (ou avantages sans réciprocité) qui favorisent les grands centres au détriment des gares intermédiaires.

Ainsi, dès avant l'ouverture de la ligne, le traité qui régit les rapports de la compagnie et du Sieur Soulié qui se prépare à assurer les correspondances entre la gare de Saint-Antonin et Caylus prévoit un avantage exclusif au profit des voyageurs en provenance ou à destination de Montauban : *"... l'entrepreneur ne pourra percevoir, par voyageur, y compris 30 kgs de bagages ... plus de 1F25 centimes. Exceptionnellement les voyageurs en provenance de Montauban et vice versa, pris ou amenés à la station de Saint-Antonin, ne devront payer dans les voitures de Monsieur Soulié que 0F75 par place et la compagnie tiendra compte au dit entrepreneur, pour chacun de ces voyageurs, d'une subvention de 0F50."* (28)

A l'ouverture de la ligne le traité est modifié, la subvention accordée au transporteur passe à 1F25 sous condition de transport gratuit des mêmes voyageurs. En 1860, enfin (soit deux années plus tard) le volume de voyageurs étant sans doute insuffisant, le même Soulié réclame et obtient de la compagnie une garantie de ressource de 10F par jour *"y compris les subventions que la Cie paie au dit entrepreneur"*.

Cette politique n'est certes pas totalement au désavantage de Saint-Antonin puisqu'elle "rabat" sur sa gare une partie du trafic (par route directe) entre Caylus et Montauban. Mais dans le même temps, et dans la mesure où la même discrimination s'applique à l'ensemble des tarifs pratiqués sur la ligne (pour les marchandises, les allers et retours à prix avantageux...), cette politique rend la destination de Montauban plus attractive que les autres pour l'ensemble des usagers du chemin de fer. Dans ce domaine tarifaire la municipalité va longtemps échouer à obtenir des avantages réciproques qui auraient pu conférer à la cité la reconnaissance d'un statut de centre intermédiaire (entre Montauban et Villefranche), et qui, avec le recul du temps, paraissent comme autant de signes annonciateurs du déclin de ses foires et marchés.

Ainsi en 1860, le maire demande à la compagnie l'établissement de billets à prix réduits, allers et retours, de Montauban et de Villefranche à Saint-Antonin pour les jours de foire (et comme il a été fait auparavant pour Montauban). La compagnie répond qu'un essai a été fait à Bruniquel et que le résultat a été trop onéreux : *"... C'est à peine si le produit des billets délivrés à la gare de Montauban a couvert nos frais d'affiches et d'insertion. Nous sommes décidés à ne plus accorder aucune faveur de ce genre et à laisser la ville de Montauban jouir seule du bénéfice des billets à prix réduits pour ses*

(28) Arch. Nat.

foires et marchés." La demande sera réitérée à maintes reprises jusqu'à la fin du siècle et sans plus de succès.

Autre échec en 1867 : le conseil municipal demande que la station de Saint-Antonin soit autorisée à délivrer des laissez-passer aux expéditeurs de bestiaux à destination des marchés de Paris ainsi que cela se fait sur d'autres points du réseau, et le directeur de la compagnie répond dans ces termes : "*... J'ai le regret de vous annoncer qu'il ne nous est pas possible de donner satisfaction à la demande dont il s'agit. Les transporteurs de bestiaux exigeant l'envoi, deux fois par semaine, à de grandes distances et sur des points déterminés, d'un matériel spécial et souvent considérable, nous avons dû chercher à concentrer ces expéditions aux principaux points de notre ligne où devaient être faites d'ailleurs des installations spéciales pour ce trafic, et c'est dans ce but que nous accordons à ces différents points certaines facilités aux expéditeurs, afin d'éviter, autant que possible, que les bestiaux soient amenés à des stations où ils ne seraient pas attendus. La délivrance des permis dont il s'agit ayant déjà lieu... aux gares de Montauban et de Villefranche de Rouergue, vous apprécierez comme nous, Monsieur le Maire, qu'il n'y a pas lieu, par les considérations qui précèdent, d'accorder cette facilité au point de Saint-Antonin.*"

Il faudra attendre la fin du XIXème siècle pour que les expéditions de bestiaux puissent se faire directement en gare de Saint-Antonin. En 1901, il s'en expédie 4.900 têtes dans l'année (boeufs, veaux, porcs et surtout moutons), mais les gares voisines, mieux situées dans le réseau, sont le lieu de concentrations plus considérables. On expédie 9.900 têtes à Lexos, la même année, et 12.000 à Caussade (29).

Ces expéditions ne sont cependant pas médiocres. Elles font de Saint-Antonin, à cette époque, la quatrième gare du département (7 % du nombre de têtes expédiées dans l'ensemble du département) pour le trafic du bétail après Montauban, Caussade et Lexos.

UNE RÉVOLUTION INDUSTRIELLE AVORTÉE.

Une esquisse de révolution industrielle se dessine à Saint-Antonin au cours de la décennie qui suit l'ouverture de la voie ferrée. Stimulés et séduits par le spectacle des locomotives qui circulent sur la nouvelle voie les petits industriels de la cité - papetiers et filateurs - s'équipent «à la vapeur». Mais cette modernisation, sans doute insuffisante, aura peu d'effets durables. C'est à peine si elle enraye pour quelques dizaines d'années le déclin des papeteries qui disparaissent à la fin du XIXème siècle. Les filatures ne

(29) Source : "Le Tarn et Garonne : histoire, sciences... etc"; Ouvr. cité, p 87.

connaissent pas de développement spectaculaire et restent à un niveau semi-artisanal. Les tanneries saint-antoninoises, dont la réputation était grande, n'accompagnent pas non plus, à la fin du XIXème siècle, les mutations techniques qui caractérisent ce métier. Cette stagnation technologique annonce aussi leur déclin.

Mais ce languissement des activités traditionnellement exportatrices de Saint-Antonin n'est rien à côté de la crise que vont connaître les métiers qui travaillaient pour les besoins de la cité et de son arrière-pays. Les productions extérieures, fabriquées à grande échelle, dont l'ouverture du chemin de fer favorise l'introduction sur le marché local, vont les concurrencer de plus en plus durement. Les cloutiers, les ferblantiers, les métiers de l'habillement, de la toilette et de la chaussure, qui employaient beaucoup de monde à Saint-Antonin vers 1860 vont être les plus touchés par cette concurrence. D'autant plus, nous l'avons vu, que les commerçants et manufacturiers des grands centres bénéficient d'avantages tarifaires que le chemin de fer refuse à leurs homologues saint-antoninois.

SPÉCIALISATION EXTRACTIVE ET DÉCLIN LOCAL.

Globalement, le chemin de fer va plutôt favoriser à Saint-Antonin les activités extractives et les productions primaires à faible valeur ajoutée. Les ouvertures de carrières de pierres (à construire et lithographiques), de chaux et de phosphate, se multiplient dans la commune après l'ouverture de la ligne, sans doute stimulées par les facilités nouvelles du transport et des tarifs attractifs.

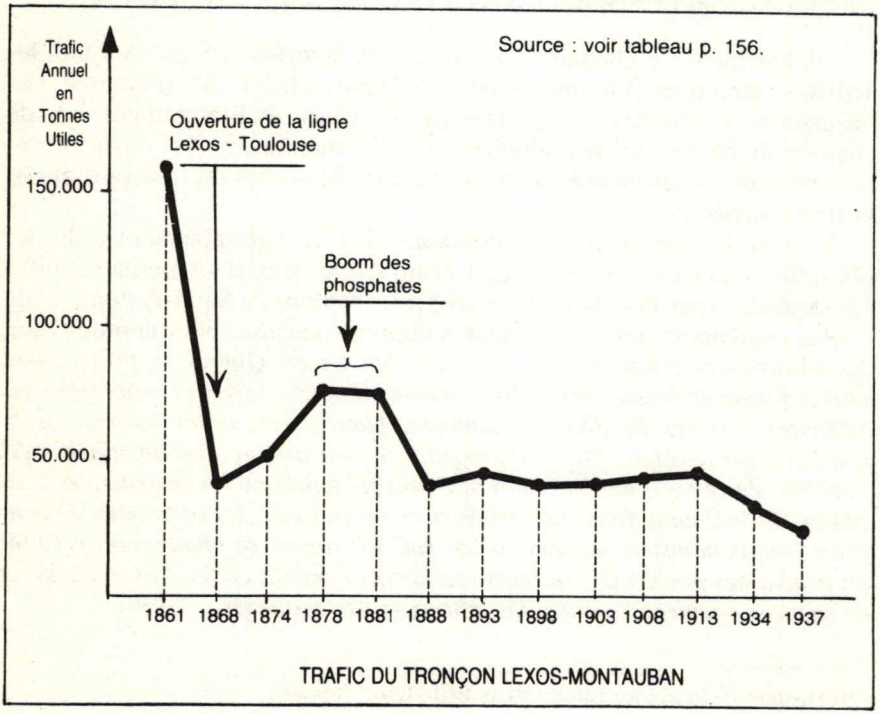
La grande réussite dans ce domaine c'est incontestablement celle des phosphates. Après la découverte à Cos près de Caylus, d'un premier gouffre à phosphates (par Pommarède en 1865), les cantons de Saint-Antonin et de Caylus deviennent une des premières régions françaises pour la production des phosphates naturels. *"... Les phosphorites du Quercy se présentaient sous la forme de masses irrégulières, mamelonnées, à couches concentriques, brillantes, teintées de diverses couleurs, blanchâtres, tirant parfois sur le jaune, ou sur le rouge. On s'interrogeait sur leur origine : on imaginait qu'il s'agissait de restes d'animaux tombés dans les fentes ou les puits naturels du causse, ou habitant dans ces cavités. Car on trouvait des ossements de rongeurs (rats et hamsters, castors ou écureuils) et surtout de chauve-souris (dont on trouva des poches de plusieurs centaines de mètres cubes d'ossements), et de rapaces nocturnes voisins des hiboux et des chouettes..."*. (30).

---

(30) Histoire de la France rurale; Paris 1976; tome 3; p 209.

L'expédition de ces phosphates est pour l'essentiel concentrée sur la gare de Saint-Antonin. Leur charroi depuis les causses de Servanac, Mouillac et Caylus prend une telle importance que la municipalité réclame et obtient des sociétés de phosphates des subventions pour la réparation des chemins dégradés par ces lourds chargements. En 1876, par exemple, le maire écrit : "... *par suite des énormes chargements de phosphate et de chaux qui y passent et du défaut absolu d'entretien, ce tronçon de chemin est profondément dégradé et il deviendra dans un délai prochain totalement impraticable particulièrement pour les charrettes de quatre ou cinq colliers...*".

Le trafic de la ligne de chemin de fer enregistre, à cette époque, un boom spectaculaire puisqu'il double presque à l'apogée de ces extractions. C'est une période incontestable de prospérité pour la cité : les salaires augmentent, les moulins mobilisés pour le broyage et la trituration des phosphates connaissent une nouvelle jeunesse. Mais ce boom sera de courte durée. C'est à peine s'il dure une dizaine d'années au terme desquelles les gisements les plus rentables sont épuisés. Dès 1881, le maire note : ... "*il y a quatre établissements (de phosphates) à Saint-Antonin. Le plus considérable*



TRAFIC DU TRONÇON LEXOS-MONTAUBAN

a arrêté la fabrication, les autres l'ont ralentie...". En 1902 : "*...Les poches à phosphorites du Quercy sont pour ainsi dire épuisées et l'on ne livre plus aujourd'hui à l'agriculture que des phosphates à titre moyen, provenant du criblage des terres que l'on avait jadis laissées de côté. ...Lexos, Saint-Antonin et Bruniquel expédient surtout des chaux grasses que les agriculteurs des plaines et des terrasses du Tarn et Garonne emploient pour le chaulage de leurs terres argilo-siliceuses. ....*" (31).

A cette date, Saint-Antonin est cependant encore la deuxième gare du département, après Bruniquel, pour l'expédition des matériaux de construction et engrais. 4250 tonnes de ces matériaux sont expédiées, cette année-là, au départ de Saint-Antonin (8.500 à Bruniquel), soit environ un tiers du trafic total de la gare et un dixième du trafic de la ligne. Ces chiffres mettent aussi en évidence que la faiblesse de la ligne tient moins, à cette époque, à la médiocrité du trafic local (en tonnage il est assez important) qu'à la spécialisation exclusivement locale de la ligne qu'aucun trafic général ne parcourt plus.

C'est plutôt au niveau qualitatif qu'il faut situer la faiblesse de ce trafic. Beaucoup de matières premières à faible valeur ajoutée, peu de produits manufacturés. La spécialisation extractive et la division du travail et de l'espace dont le chemin de fer a favorisé l'émergence ont certainement fragilisé l'espace saint-antoninois. Essentiellement producteur de matières premières, il occupe la place, au tournant du siècle, dans l'espace national, que le tiers-monde occupe aujourd'hui par rapport au monde industrialisé.

LES NOUVELLES AMBITIONS VÉHICULÉES PAR LE CHEMIN DE FER

Autre retombée, à la fois culturelle et économique, de la construction de la voie ferrée : c'est le spectacle qu'il donne du salariat. Celui-ci n'est pas totalement méconnu à Saint-Antonin à cette époque, mais son importance est marginale dans une économie essentiellement fondée sur les échanges de biens et de services et sur des structures d'économie familiale. La construction de la voie est l'occasion de brassages de populations et de circulations monétaires qui, malgré leur caractère très temporaire, déstabilisent déjà le cadre de cette économie. L'ouverture de la voie fait d'emblée de la gare l'entreprise qui emploie le plus de salariés permanents à Saint-Antonin,

(31) Le Tarn et Garonne : Histoire, Sciences... ect; ouvr. cité, p 85

(une dizaine de personnes). Leurs salaires en font, à Saint-Antonin, une aristocratie ouvrière et même si la plupart d'entre eux sont, au départ, étrangers à la localité, un modèle est créé qui orientera désormais puissamment les ambitions et la configuration des filières professionnelles et d'émigration.

UNE FILIÈRE D'ÉMIGRATION.

Une articulation essentielle de ce processus c'est le «médecin de la compagnie». Dès l'ouverture de la voie ferrée et sans doute jusqu'à la guerre de 14, la compagnie d'Orléans verse en effet un traitement à un des médecins de la localité en échange des soins qu'il apporte à son personnel. Le titre paraît plus prestigieux que la rémunération qui n'est qu'un défraiement somme toute modeste (400F par an à l'ouverture de la ligne). Cette conjoncture va correspondre à une ascension spectaculaire du pouvoir médical qui, à la fin du siècle, prend le pas, dans la hiérarchie des pouvoirs notabiliaires locaux, sur tous les autres. Ce titre sera abondamment utilisé par certains de ses détenteurs pour recommander l'embauche de leurs ouailles au sein de la compagnie. Pour révélatrice qu'elle soit des faiblesses de l'économie locale, cette substitution d'un pouvoir actif dans les filières d'émigration, aux anciens notables (propriétaires fonciers, manufacturiers) liés aux sources locales d'enrichissement, sera catastrophique pour le devenir de l'activité locale dont elle contribuera à approfondir l'assujettissement aux pôles économiques dominants.

LA GARE ESPACE THÉATRÂL

La gare, dans la mémoire des Saint-Antoninois, est peuplée de rêves, de jeux, de rythmes, d'attentes, de fols espoirs, de déconvenues, de plaisirs qui débordent de toute part le cadre somme toute rigide et sans fantaisie de ses fonctions et de ses anciens horaires. Et ce n'est pas seulement un effet de la nostalgie même si la fermeture de la ligne, effective depuis 1955, a planté le décor vide d'une interrogation plus vive et tendu le ressort de l'émotion. Le lent travail du deuil enveloppe aujourd'hui ce décor mais il faudra encore beaucoup de temps pour que sa banalisation soit acquise. Le ressentiment, la vachardise légère, qui sert d'argument à ceux qui se disent satisfaits de cet état de fait - *"... ceux qui avaient des cartes de réduction ou qui voyageaient gratuitement ont été les seuls à défendre le train ici..."* disent-ils fréquemment - met aussi en évidence que l'indifférence n'est souvent qu'un masque fragile.

L'efficacité symbolique, onirique, culturelle et même économique, d'un équipement, ne se réduit pas à sa fonctionnalité proclamée et apparente. Le spectacle de la ligne de chemin de fer et de la gare étaient des lieux privilégiés d'un désenclavement mental, d'une ouverture symbolique de l'espace qui débordaient de toute part les usages fonctionnels : *"....En sortant de l'école,nous courions sur le tunnel au-dessus de la voie de la voie ferrée et nous attendions l'arrivée du train. Nous respirions sa fumée à pleins poumons... et cette fumée, nous l'appelions le parfum. ..."* raconte une Saint-Antoninoise. Parfum du monde extérieur, parfum des rêves de voyages, d'errance, qui s'intègre aux jeux des enfants et captive aussi les adultes : *"... Nous avions une vigne au Pech et il y avait un vieux qui venait travailler la vigne avec mes grands-parents pour voir passer le train. Quand il le voyait arriver du côté de Feneyrols, il restait là, songeur, planté droit dans la vigne à le regarder s'approcher. Et si quelqu'un lui avait dit à ce moment-là de travailler. Ah ! ça l'aurait fâché !..."*.

Même sur le mode le plus mineur, le voyage en train ouvre un espace de liberté soustrait au regard et au contrôle de la communauté et de la famille : *"Tous les dimanches à cinq heures, on allait voir passer le train. La gare, c'était le lieu de promenade des jeunes filles, c'était plus facile de dire aux parents "je vais faire un tour à la gare" que de dire "je vais voir les garçons". Souvent même, on prenait le train qui passait à cinq heures, on allait jusqu'à Lexos et on revenait par celui de sept heures. D'autres fois, on allait jusqu'à Feneyrols. C'était le lieu pour rencontrer les garçons, mon mari, je l'ai connu là et j'en connais plus d'une ici qui s'est mariée comme ça..."*

"... Dans ma jeunesse, j'allais souvent à la gare mais c'était pas pour prendre le train. Le train, on le laissait de côté, c'était plutôt la bicyclette. Je suis allé à Montauban, à Montricoux, à vélo en suivant le petit chemin le long de la voie ferrée.... Aller à la gare, ça n'avait rien à voir avec le train, c'était plutôt en rapport avec les voyageuses qui m'intéressaient, voyez. ..."

Cette marge de liberté caractéristique de l'espace du chemin de fer en fait aussi un espace propice aux jeux initiatiques et aux défis de l'adolescence. Il n'y a pas d'apprentissage de l'espace qui ne soit aussi un apprentissage du danger. Et la dangerosité du chemin de fer est aussi à la racine de la fascination qu'il exerce et qui en fait un des terrains vagues privilégiés de l'enfance : *"... Vous ne savez pas ce qu'on faisait ? On avait un copain qui avait de l'argent et on faisait des paris. On creusait entre deux traverses et on se couchait en attendant le train. La micheline nous passait dessus en marche, il faut le faire ! Ça faisait un bruit terrifiant. On faisait ça pour 100 balles, à l'époque c'était quelque chose. ... Je l'ai fait une fois mais après j'ai juré de ne pas le refaire... le moindre mouvement que vous auriez bougé, la micheline*

vous tuait, c'est pire que de sauter en parachute... C'était une épreuve. ..."

"*... Quand on sortait de l'école on courait quelquefois sous le tunnel et, plaqués contre la paroi, on attendait le passage d'un train. On avait une frousse épouvantable mais c'était très excitant... Et on mettait au défi nos camarades d'en faire autant...*"

"*... Les wagons du train, vous savez, c'étaient de vieux wagons sans couloir, avec des compartiments qui ne communiquaient pas. Un de nos jeux favoris c'était d'aller de compartiment en compartiment, alors que le train roulait, en passant par les marches extérieures...*".

Le secret des compartiments et des salles d'attente propice aux amours et aux défis de l'adolescence apparaît plutôt comme un détournement du spectacle dominant qu'offre la gare. Le temps de la gare, c'était aussi et surtout celui où il n'y avait pas de départ ou d'arrivée dont la publicité ne fut aussitôt assurée. Cette publicité s'étendait aussi au trafic de marchandises. Lieu de concentration des expéditions et des charrois, la gare théâtralise, rend manifeste, le volume et l'anecdote des courants d'échange et de l'activité économique de la cité. Dans la mémoire de beaucoup de Saint-Antoninois, le spectacle et le décompte des wagons chargés et déchargés alimente souvent la nostalgie d'une fierté perdue : celle du temps où l'activité des uns et des autres était représentable.

"*... La distraction, c'était la gare. Quand on était jeune, on allait à la gare. Là, vous aviez une foule de monde. Il y en avait qui partaient, d'autres qui arrivaient, le mouvement des marchandises, tout se faisait presque par le train, c'était un spectacle magnifique. ...*".

La route en comparaison est un équipement pauvre. Tout se passe comme si elle cachait, rendait irreprésentables les courants d'échange qu'elle supporte. Son ubiquité en est la cause : en abolissant les rythmes, les concentrations et les discontinuités du chemin de fer, l'automobile et le camionnage ont vidé cette théâtralité.

Malgré cette ubiquité, prometteuse d'une mobilité plus grande, la route échoue aussi souvent, par rapport au chemin de fer, à "signifier" la mobilité. Des autobus, les Saint-Antoninois disent souvent qu'"*on ne sait pas quand ils viennent*". Tout se passe comme si les lignes d'autobus, en dépit de leur régularité, ne parvenaient pas à imposer le rituel de leurs horaires. Elles sont toujours l'objet d'un soupçon que la théâtralité de la gare déjouait. L'arrivée d'un autobus est presque toujours improbable, la gare, même à ses heures de fermeture, est une promesse de mobilité.

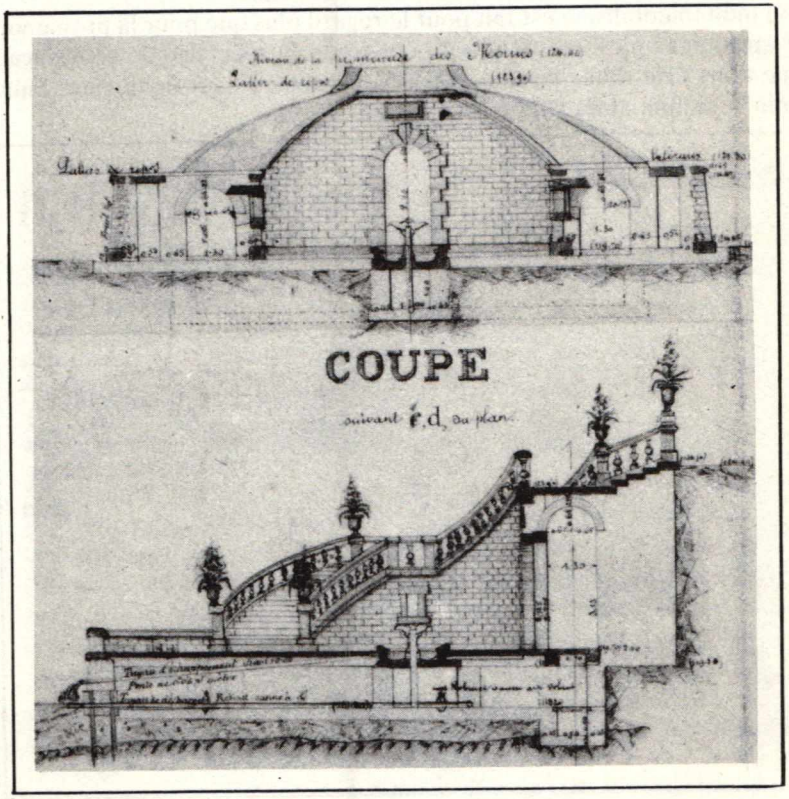
Le voyage en chemin de fer théâtralise aussi le paysage. Il n'y a guère de récit d'arrivée à Saint-Antonin par le train qui n'inclue un discours sur le paysage alors que la mémoire du paysage est presque absente des départs ou

des arrivées en automobile qui ne sont, en comparaison, presque jamais objets de récits.

"... Moi, je préférais le train, même la micheline, voyez... et alors, quand nous venions de Montauban l'été nous arrivions à Bruniquel "Ah ! ici, on respire !", on retrouvait nos montagnes...."

"...Quand nous revenions du pensionnat à Montauban, il y avait, à l'approche de Saint-Antonin, une excitation énorme dans le compartiment. Nous étions tous aux fenêtres... il y avait une joie de retrouver nos paysages !...".

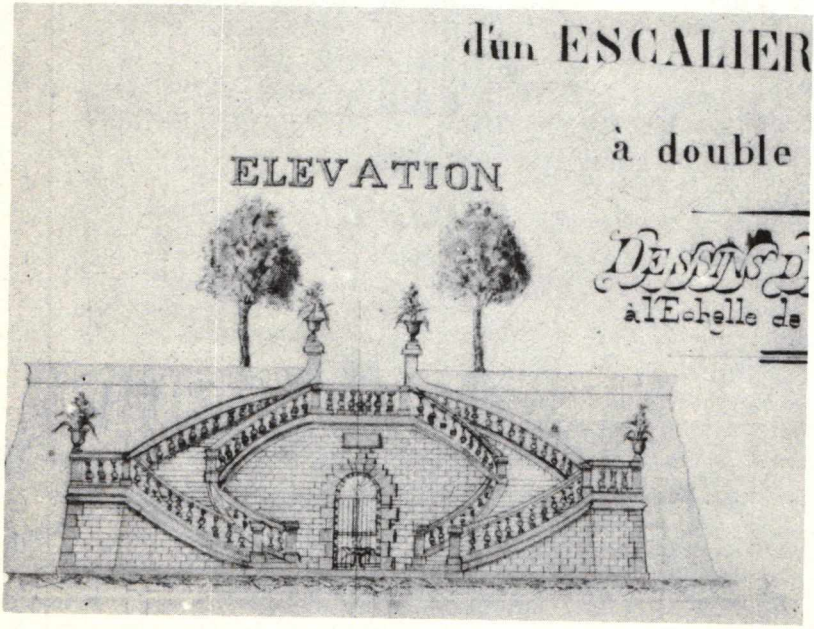
Le sentiment d'"être transporté" que procure le chemin de fer, l'oubli du véhicule auquel il est propice, la passivité du voyageur, la fixité des perspectives et leur répétition au fil des voyages (sur les itinéraires habituels), sont favorables à une mise à plat presque cinématographique du paysage. La mémoire des Saint-Antoninois est peuplée du plaisir de ces longs "travelings".



Cette théâtralité du chemin de fer et de la gare a aussi marqué durablement l'espace urbain saint-antoninois. La construction de la gare sur la rive de l'Aveyron opposée à celle où la ville médiévale avait élu son site, avait été l'occasion d'une extension des limites de la ville sur un espace préalablement peu ou pas bâti. Les conditions microclimatiques peu favorables (le soleil ne paraît pas souvent sur cette rive Sud dominée par la haute falaise du roc d'Anglars) aussi bien que l'étroitesse des terrains qui bordent la rivière, ont sans doute contrarié la prolifération d'un véritable quartier de la gare qui est remarquable, au XIXème siècle, presque partout ailleurs.

Mais cette solitude de la gare, opposée en vis à vis à la ville, a peut-être renforcé le caractère spectaculaire et théâtral de l'espace ainsi créé. La gare et la ville se regardaient. La façade hôtelière de la ville s'est peu à peu déplacée, après la construction de la voie ferrée, vers la berge de l'Aveyron. L'aménagement de cette berge, à la veille de la première guerre mondiale intègre parfaitement les données de cette théâtralité.

Son monumentalisme est fait pour le regard plus que pour la promenade et nul spectateur n'est mieux placé pour jouir du spectacle de cette façade urbaine dont s'est dotée la ville que le voyageur qui sort de la gare. Saint-Antonin se donne alors l'"aire" d'une ville d'eau.



QUATRAIN DE MONSIEUR RICHARD
ANCIEN CHARBONNIER DE LA GRÉSIGNE

Je me souviens encore, il y a de cela bien lontemps
Que nous allions avec ma pauvre maman
Livrer en ville
Le charbon de bois
Ce qui n'était pas toujours facile
Surtout en ce temps là.

Or de deux villes, Cordes,Saint-Antonin,
Je garde le souvenir le meilleur, c'est certain,
Car il m'a permis de créer ce quatrain.

Partis bien avant l'aube avec nos deux mulets
Attelés à la landaise, ce qui nous distinguait
Des autres équipages qui nous concurrençaient,
Or au bout de quatre heures
Nous arrivions au but
C'était vers les huit heures
Anciennes c'est connu.

Tout couverts de poussière des routes empierrées
Nous nous ébrouions bien,chassant la saleté
Pendant que de la gare arrivaient voyageurs
Touristes et vacanciers escortés de porteurs.

Nous étions pour eux un spectacle des plus inusités,
D'un aspect folklorique et du plus bel effet.
Nous avions à l'époque un couple de mulets
L'un était magnifique et l'autre était bien laid,
D'une maigreur extrême et les côtes marquées
Ce qui nous attirait souvent maints quolibets.

Un jour que dans ce genre nous étions stationnés,
Regardant la file des touristes passer,
Lorsqu'une jeune dame à l'esprit déluré
Accompagnée de son fils auquel elle montrait
Cette pauvre haridelle un peu trop efflanquée:
Tiens, mon fils voilà le marchand de cerceaux qui passe!

Tout le monde a bien ri
Car cette jolie dame avait des mots d'esprit.
Mais la répartie en fut prompte et dus-je le regretter
Je dis à la dame sans même me fâcher
Tout en levant la queue de mon bourrin:
Profitez de l'occasion, madame, entrez dans le magasin!

TROISIÈME PARTIE

DÉMOGRAPHIE ET MOBILITÉ

1 - PERSISTANCE ET APPROFONDISSEMENT DU DÉCLIN DÉMOGRAPHIQUE

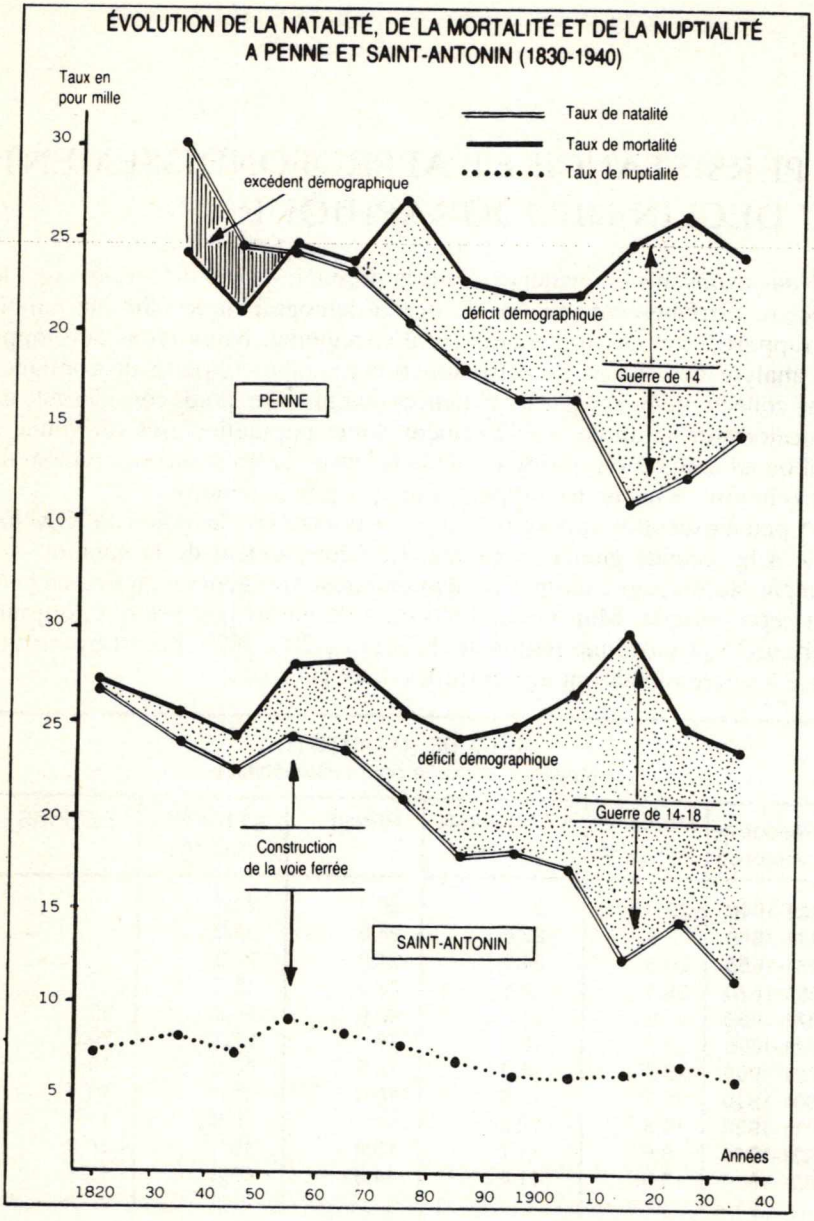
Nous avons mis en évidence, dans la première partie de cet ouvrage, le caractère extrêmement précoce du déclin démographique saint-antoninois par rapport à son environnement rural et régional. Nous avons développé une analyse des causes de cette situation singulière : perte de confiance d'une collectivité brisée par les violences de l'histoire, poids considérable de la surmortalité infantile, vieillissement d'une population très tôt vouée à l'exil ou à l'émigration, incidence de la réforme du droit successoral issu de la révolution. Nous ne les rappelons ici que pour mémoire.

A peu d'exceptions près ce déclin va se poursuivre du milieu du XIXème siècle à la seconde guerre mondiale. Le fléchissement de la natalité, par exemple, accompagne un mouvement en baisse très général en France pendant cette période. Mais la natalité saint-antoninoise est presque toujours inférieure à la moyenne nationale de près de 20 à 30%, l'écart ayant tendance à se creuser davantage entre les deux guerres.

TAUX DE NATALITÉ (1)
Moyenne annuelle pour mille habitants

Période de référence	Moyenne nationale	ST ANTONIN	PENNE	ST MICHEL DE VAX	ESPINAS
1831-1840	29	24	30,2	27,8	
1841-1850	27,4	22,6	24,6	28,2	
1851-1860	26,3	24,3	24,3	21,3	
1861-1870	26,4	23,6	23,2	15,6	
1871-1880	25,6	21	20,6	14,2	35
1881-1890	23,8	18,1	18	22,1	20,6
1891-1900	22,2	18,3	16,5	15,5	19
1901-1910	20,8	17,5	16,5	16,1	21,1
1911-1920	15,3	12,8	11	9,6	11,6
1921-1930	18,6	14,7	12,4	19	15,2
1931-1940	15,5	11,6	14,3	16,8	13,1

(1) Source : dépouillement exhaustif de l'état civil des communes.


ÉVOLUTION DE LA NATALITÉ, DE LA MORTALITÉ ET DE LA NUPTIALITÉ
A PENNE ET SAINT-ANTONIN (1830-1940)
Taux en pour mille
Taux de natalité
Taux de mortalité
Taux de nuptialité
excédent démographique
déficit démographique
Guerre de 14
PENNE
déficit démographique
Guerre de 14-18
Construction de la voie ferrée
SAINT-ANTONIN
30
25
20
15
10
30
25
20
15
10
5
Années
1820 30 40 50 60 70 80 90 1900 10 20 30 40

Une seule période fait exception à cet approfondissement inexorable du déclin de la natalité locale : c'est celle de la construction de la voie ferrée (et la décennie suivante). Mais cette remontée n'aura pas de suites durables : elle ralentit temporairement le rythme de vieillissement de la population. Les communes rurales voisines de Saint-Antonin accompagnent, d'abord avec retard, cette chute de la natalité. Mais à partir de 1860, la baisse des naissances y devient en moyenne plus rapide qu'à Saint-Antonin. C'est la conséquence du vieillissement plus rapide d'une population rurale qui est travaillée de façon bien plus régulière par l'émigration que celle de la cité. Nous n'avons pas calculé les taux de fécondité (rapport entre le nombre de naissances et le nombre de couples en âge de procréer), mais il ne semble pas que cette chute de la natalité soit liée, de façon déterminante, à une baisse de la fécondité. A Saint-Antonin, par exemple, le mouvement des naissances n'amplifie pratiquement pas le mouvement des mariages (voir graphique ci-contre). On assiste même, au cours des années 1880-1900, aussi bien à Saint-Antonin que dans les communes voisines, à une relative stabilisation du taux de natalité. Cette stabilisation est paradoxale parce qu'elle se produit au cours de la période où l'émigration est la plus forte. Elle suggère l'hypothèse d'une remontée de la fécondité durant cette période. La baisse de l'âge moyen du premier mariage, qui est assez importante à cette époque (26 ans en moyenne pour les hommes en 1886 pour 22 ans et demi en 1911 et 22 ans/ 21 ans pour les femmes), explique sans doute largement cette progression relative de la fécondité.

Par ailleurs, l'hypothèse très généralement admise par les démographes d'un souci de limiter les naissances qui serait lié, dans les milieux agricoles, à un objectif patrimonial (éviter le démembrement des terres), se vérifie à Saint-Antonin. Pendant toute la période considérée le taux de natalité de la population qui vit de l'agriculture est en effet légèrement inférieur à celui de la population non agricole.

Le déclin démographique ne tient pas seulement à ces aléas de la natalité locale; ils se conjuguent à l'exceptionnelle vigueur de la mortalité saint-antoninoise pendant toute cette période.

Non seulement cette mortalité est supérieure, et de beaucoup, à la moyenne nationale, mais elle est aussi supérieure à celle des communes de son espace rural où le vieillissement de la population est pourtant plus rapide. Il est possible de faire l'hypothèse d'une surmortalité urbaine qui serait liée, à Saint-Antonin, aux conditions d'hygiène peu favorables de l'habitat dans la vieille cité médiévale et à la précarité des conditions de vie d'un sous-prolétariat dont la misère endémique se prolongera au moins jusqu'à la guerre de 14. L'espérance moyenne de vie est peu élevée à Saint-

TAUX DE MORTALITE (2) Moyenne annuelle pour mille habitants					
Période de référence	Moyenne nationale	ST ANTONIN	PENNE	ST MICHEL DE VAX	ESPINAS
1831-1840	24,8	25,7	24,2	25,2	
1841-1850	23,3	24,2	21,9	23,3	
1851-1860	23,9	28,1	24,5	21,1	
1861-1870	23,4	28,2	23,6	19,1	
1871-1880	23,3	25,5	27,3	26,4	33,7
1881-1890	22,1	24,2	22,8	20	23,6
1891-1900	....	24,9	21,9	24	25,2
1901-1910	19,4	26,6	22	25,9	24,9
1911-1920	....	29,7	24,7	19	22,4
1921-1930	17,2	24,9	26,2	33	21,2
1931-1940	15,6	23,6	24,1	22	22,2

Antonin au XIXème siècle. Pour la génération née en 1886-1887 nous avons pu calculer, par exemple, une durée moyenne de vie de 45 ans (3). Le poids de la mortalité infantile dans cette mortalité générale est particulièrement important. Nous avions déjà noté sa virulence à Penne et à Saint-Antonin au milieu du XIXème siècle.

MORTALITE INFANTILE A SAINT-ANTONIN (4) % des enfants d'une génération qui meurent avant l'âge de 11 ans						
1853 à 1860	**1886 1887**	**1896 1897**	**1906 1907**	**1911**	**1920 1921**	**1930 1931**
48%	28,8%	25,5%	26,6%	30,8%	15,2%	15,7%

Cette mortalité ne régresse que très lentement jusqu'à la guerre de 14-18. A la veille de cette dernière, c'est encore près d'un enfant sur trois ou quatre qui n'atteint pas l'âge de dix ans. Entre les deux guerres, la mortalité infantile, bien qu'en régression, reste à un niveau très supérieur à la moyenne nationale. Cette mortalité infantile est sans doute très différenciée socialement.

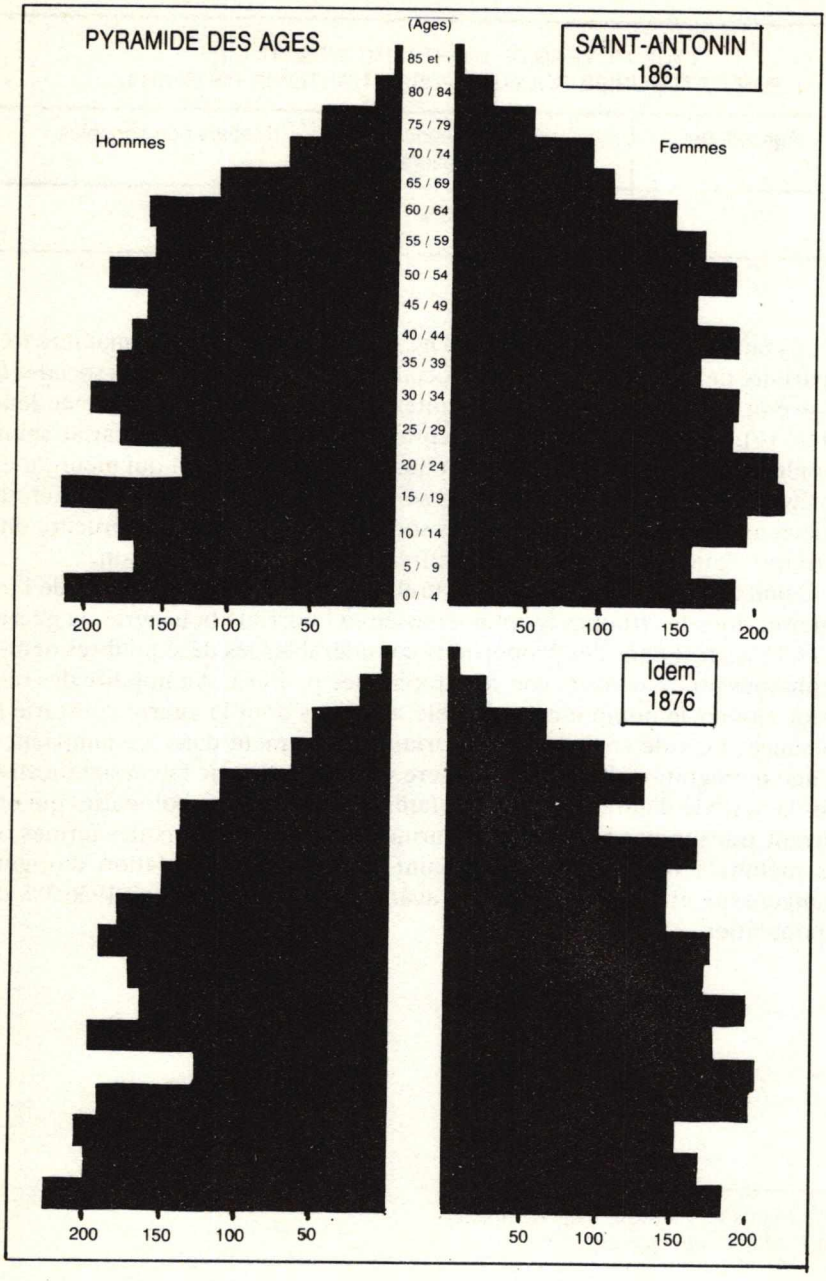
(2) Source : dépouillement exhaustif de l'état civil des communes
(3) D'après les mentions de dates de décès sur le registre des naissances.
(4) Source : sondage partiel des actes de décès de l'état civil

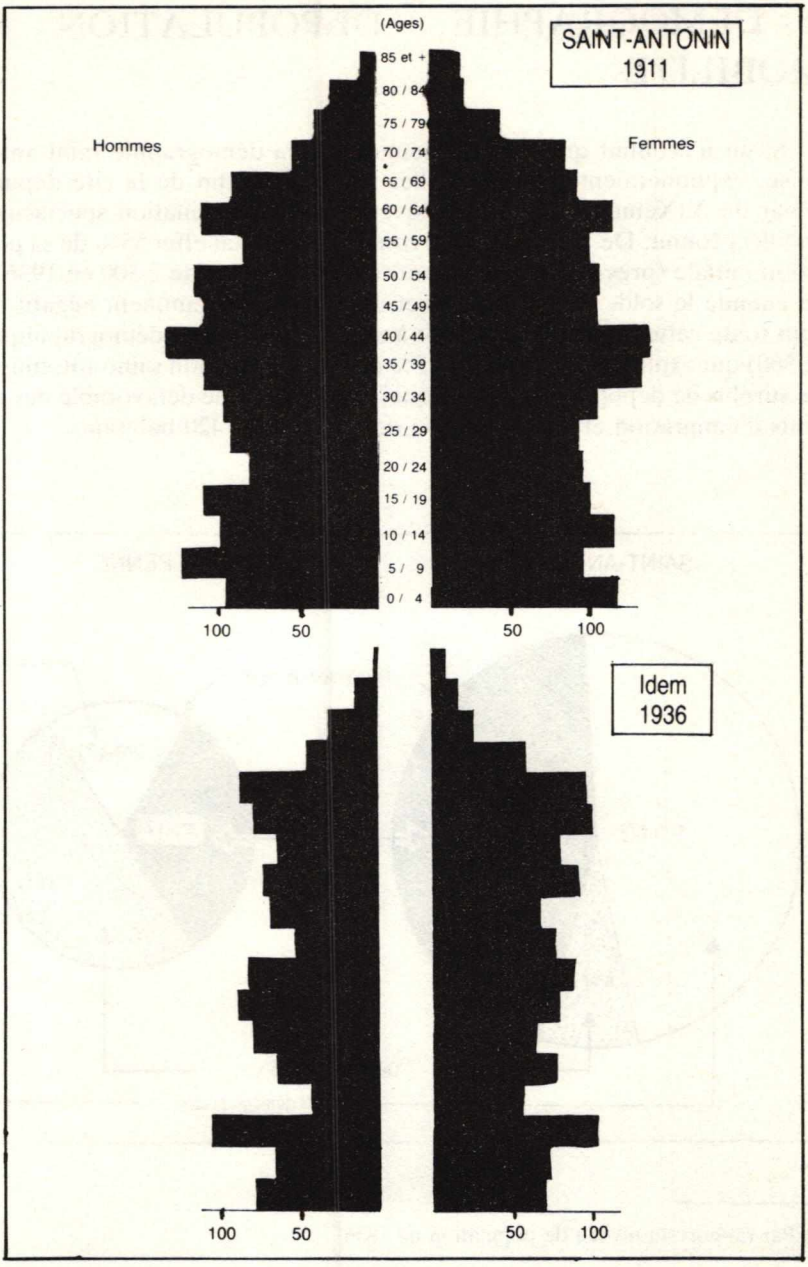
TAUX MOYENS DE MORTALITE INFANTILE (5) PAR CATEGORIES SOCIALES A SAINT-ANTONIN (1885-1914)		
Agriculteurs	Ouvriers agricoles journaliers	Métiers non agricoles
31%	27,5%	26%

Les taux que nous avons calculés ne rendent compte que de manière très imparfaite de cette différenciation sociale en raison des disparités sociales et de revenu que recouvrent ces différentes catégories. Dans la famille de Jean Manié (6), par exemple, qui est représentative du sous-prolétariat saint-antoninois le plus misérable, ce sont quatre enfants sur sept qui meurent en bas âge à cette même époque : deux sont victimes d'une épidémie de croup et deux autres meurent par suite des soins insuffisants que leur procure une mère que l'auteur décrit comme illettrée et portée sur la boisson.

Comme dans toutes les régions rurales qui fournissent l'essentiel de l'infanterie, donc les troupes les plus exposées à l'horrible boucherie, la guerre de 14-18 accroît dans des proportions considérables les déséquilibres démographiques préexistants (voir les graphiques p. 180). Au nombre des tués il faut ajouter le nombre considérable d'enfants dont la guerre contrarie la naissance. Le vide créé sera si important, notamment dans les campagnes, qu'une immigration d'origine étrangère y fait irruption de façon significative dans la période d'après-guerre. Des familles italiennes ou polonaises qui ont souvent transité par les mines de Carmaux reprennent alors des fermes ou des métairies sur les causses de Saint-Antonin. La population d'origine étrangère qui était à peu près nulle avant-guerre représente en 1936,3% de la population.

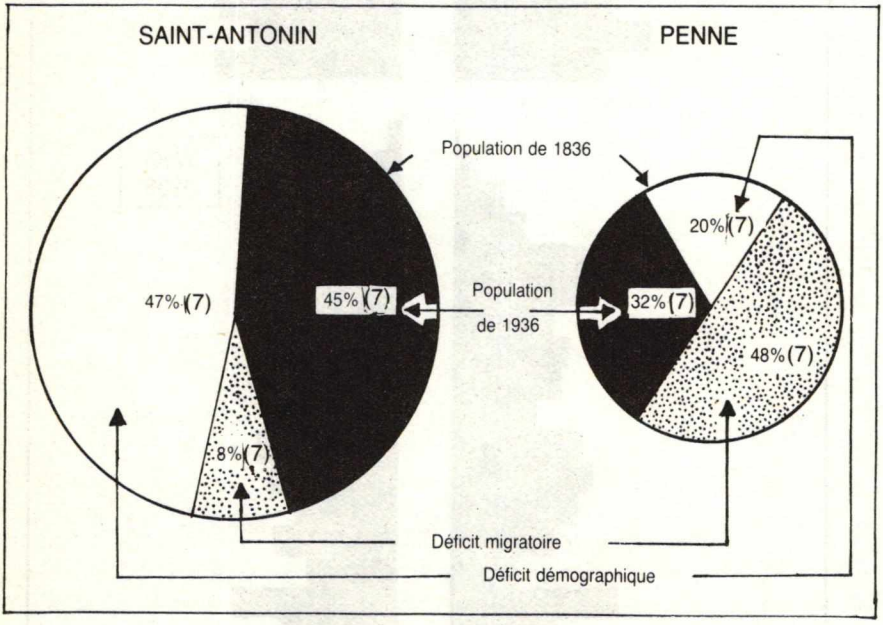
(5) Enfants morts avant l'âge de dix ans
(6) J. Manié; ouvrage cité


PYRAMIDE DES AGES
(Ages)
SAINT-ANTONIN
1861
Hommes
Femmes
85 et +
80 / 84
75 / 79
70 / 74
65 / 69
60 / 64
55 / 59
50 / 54
45 / 49
40 / 44
35 / 39
30 / 34
25 / 29
20 / 24
15 / 19
10 / 14
5 / 9
0 / 4
200
150
100
50
50
100
150
200
Idem
1876
200
150
100
50
50
100
150
200


(Ages)
SAINT-ANTONIN
1911
Hommes
Femmes
85 et +
80 / 84
75 / 79
70 / 74
65 / 69
60 / 64
55 / 59
50 / 54
45 / 49
40 / 44
35 / 39
30 / 34
25 / 29
20 / 24
15 / 19
10 / 14
5 / 9
0 / 4
100
50
50
100
Idem
1936
100
50
50
100

2 - DÉMOGRAPHIE, DÉPOPULATION ET MOBILITÉ

Si on n'écoutait qu'elles, les données de la démographie saint-antoninoise, expliqueraient presque à elles seules le déclin de la cité depuis le début du XIXème siècle et le mouvement de dépopulation spectaculaire qu'elle a connu. De 1836 à 1936, la commune perd en effet 55% de sa population initiale (près de 5.500 habitants en 1836, moins de 2.500 en 1936). Si on cumule le solde des naissances et des décès, constamment négatif pendant toute cette période, on aboutit à un déficit d'origine démographique (- 2.560) qui expliquerait à lui seul 85% de la dépopulation saint-antoninoise. Le surplus de dépopulation s'expliquerait par un solde défavorable des courants d'émigration et d'immigration de l'ordre de - 420 habitants.



(7) Par rapport au niveau de population de 1836

A l'inverse, dans le village voisin de Penne qui perd en un siècle plus des deux tiers de sa population, ce serait davantage l'émigration qui expliquerait le déclin. Le solde migratoire cumulé y est en effet de - 1.077 habitants pour un solde démographique défavorable de - 463 habitants.

A la vérité pourtant ces données n'ont pas un pouvoir explicatif entièrement satisfaisant. D'une part la démographie et l'émigration ne sont pas des séries totalement indépendantes : dans la mesure où ce sont souvent les plus jeunes qui s'expatrient, l'émigration est un facteur de vieillissement de la population et elle pousse donc au déclin démographique. D'autre part les données démographiques n'expliquent rien en elles-mêmes en ce sens qu'elles ne rendent pas compte des conditions sociales, économiques, culturelles, très complexes qui la déterminent. Pourtant la comparaison avec Penne est éclairante parce qu'elle met en évidence une spécificité de la démographie saint-antoninoise. Il est en effet paradoxal que la population saint-antoninoise qui a été moins durement et régulièrement affectée par l'émigration (donc qui aurait dû moins vieillir) durant ce siècle, enregistre un déficit démographique proportionnellement beaucoup plus considérable que celui de son environnement le plus rural. Trois facteurs semblent expliquer l'ampleur et la précocité de ce déclin démographique. D'une part la surmortalité saint-antoninoise dont nous avons déjà noté l'importance. D'autre part l'amorce, de façon relativement précoce, d'un mouvement de spécialisation urbaine qui fait de Saint-Antonin un lieu de résidence privilégié pour les malades et une partie des personnes âgées de son arrière-pays. Enfin, l'extrême brièveté et la précarité des périodes où Saint-Antonin attire plus de nouveaux habitants qu'elle n'en perd. Les apports extérieurs n'ont jamais une durée et une ampleur suffisantes, au cours du siècle, pour inverser durablement le cours de la démographie locale. La précarité des conditions matérielles de cette population immigrée en fait aussi souvent une population vouée pour l'essentiel au célibat, ce qui explique aussi qu'elle ne contribue que dans une faible mesure à la revitalisation démographique de la commune.

Comparons maintenant la dépopulation saint-antoninoise à celle des autres communes du canton. La première chose remarquable est que la dépopulation globale du chef-lieu est légèrement supérieure, pendant cette période, à la moyenne cantonale. Seules deux communes, Varen et Laguépie, se distinguent dans le canton par la modération de leur dépopulation. Elles le doivent pour l'essentiel aux industries nouvelles qui y ont prospéré et, pour Laguépie, à la résistance remarquable de ses foires et marchés. Le taux de dépopulation des communes les plus rurales du canton est voisin du taux saint-antoninois. Ce constat étonne parce qu'il est contradictoire avec

VARIATIONS DE LA POPULATION DES COMMUNES DU CANTON DE SAINT-ANTONIN (1851-1936)

	1851	1936	Variations de la population par rapport à son niveau initial
Saint-Antonin	5407	2466	**- 54%**
Castanet	893	468	**- 47%**
Feneyrols	743	355	**- 52%**
Ginals	1210	445	**- 63%**
Laguépie	1186	1071	**- 10%**
Parisot	1698	723	**- 57%**
Varen	1794	1204	**- 33%**
Verfeil	1104	578	**- 48%**
Ensemble canton	14035	7310	**- 48%**

les résultats de la comparaison avec Penne et les villages situés à la bordure Sud et Ouest de Saint-Antonin (donc hors de son canton). Le taux de dépopulation qui y est enregistré est en moyenne beaucoup plus important que le taux saint-antoninois. Ces disparités renvoient à des évolutions démographiques et à des rythmes migratoires bien différenciés. Les marches occidentales du Rouergue, dont fait partie le haut canton de Saint-Antonin, ont été touchées relativement tardivement par l'émigration. Elle ne commence à s'y manifester de façon décisive qu'à partir de 1860-1870. La vitalité démographique qui fait du Rouergue, au XIXème siècle, un "réservoir d'hommes" (8), s'y prolonge beaucoup plus tardivement que dans les terres plus basses du Tarn et Garonne. Toute la région qui borde Saint-Antonin au Sud et à l'Ouest - causses du Bas Quercy et massif de la Grésigne, lisières extrêmes du Massif Central avant les grandes plaines du Gaillacois et du Montalbanais - a été travaillée de façon bien plus précoce par l'émigration et le déclin démographique qui en découle. La dépopulation saint-antoninoise est à l'articulation de ces deux rythmes. La cité est souvent une ville étape, un point de fixation temporaire, d'un lent courant migratoire régional dont la ligne de force est au Sud-Ouest. Pour le décrire, l'image de l'escalier est commode. Les marches de l'escalier ce sont les différents étages de la bordure Sud-Ouest du Massif Central : causses du Bas Quercy, haut can-

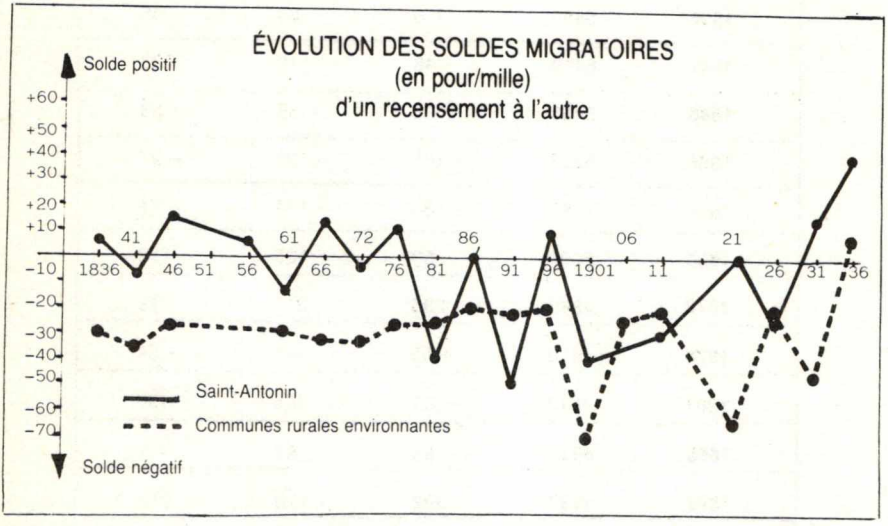
(8) Roger Béteille : "Rouergue terre d'exode"; ouvr. cité.

EVOLUTION DE LA POPULATION DE SAINT-ANTONIN
DEFICIT DEMOGRAPHIQUE ET MOUVEMENT MIGRATOIRE

ANNEE	Population recensée	Variation de la population par rapport au recensement précédent	Solde des naissances et des décès entre les deux recensements	Solde Migratoire
1831	5449			
1836	5455	+ 6	– 29	+ 35
1841	5410	– 45	– 12	– 33
1846	5438	+ 28	– 55	+ 83
1856	5337	– 101	– 128	+ 27
1861	5152	– 185	– 114	– 71
1866	5099	– 53	– 125	+ 72
1872	4863	– 236	– 217	– 19
1876	4918	+ 55	+ 1	+ 54
1881	4617	– 301	– 105	– 196
1886	4529	– 88	– 89	+ 1
1891	4137	– 392	– 179	– 213
1896	4033	– 104	– 135	+ 31
1901	3754	– 288	– 129	– 159
1911	3317	– 428	– 324	– 104
1921	2806	– 511	– 513	+ 3
1926	2606	– 200	– 130	– 70
1931	2504	– 102	– 142	+ 40
1936	2466	– 38	– 138	+ 100
1946	2318	– 148	– 282	+ 134
Variation de la population entre 1836 à 1936 :.....		– **2989**		
Cumul du solde démographique (1836-1946) :...			– **2566**	
Cumul du solde migratoire (1836-1946) :.....				– **423**

ton de Saint-Antonin, ségalas de Villefranche d'Aveyron. Les premières "marches" de l'escalier, celles qui bordent la plaine, commencent à se vider d'abord puis les suivantes et ainsi de suite. Le courant dominant des migrants que Saint-Antonin attire de 1850 à 1940 vient du Nord-Est.

Puisque l'émigration qui a affecté toute cette région est à la racine de son déclin démographique, il n'est pas inutile d'examiner les variations de rythme de ce courant migratoire.



Ce graphique met en évidence une évolution relativement bien différenciée du taux d'émigration que connaissent respectivement Saint Antonin et les communes plus ruralisantes qui l'entourent (9). Dans ces dernières, le rythme de l'émigration est très régulier de 1836 à 1936. Cette allure très régulière de l'exode rural est néanmoins troublée par quelques brèves périodes d'accélération de l'émigration (1895-1905 et lendemains de la guerre 14-18). Ce mouvement amorce une inversion en fin de période où réapparaît un solde positif des courants migratoires. La campagne comble alors par des apports extérieurs (notamment par une immigration d'origine étrangère) le vide considérable creusé par la grande guerre.

(9) Pour la campagne cette représentation graphique privilégie les communes situées aux limites Sud et Sud-Ouest de Saint-Antonin car la carence des chiffres de recensements, en deçà de 1876, pour les communes du canton de Saint-Antonin, ne nous a pas permis d'en calculer les soldes migratoires.

A Saint-Antonin, le rythme de l'émigration est beaucoup plus irrégulier. Les périodes pendant lesquelles la commune attire de nouveaux venus alternent avec celles où l'exode sévit. Au total, et sur l'ensemble de la période, l'espace saint-antoninois est moins affecté par l'émigration que les communes qui l'entourent. Jusqu'en 1880, la commune attire en moyenne plus d'habitants qu'elle n'en perd. De 1880 à 1914 le mouvement s'inverse et l'émigration qui est alors le lot de beaucoup de Saint-Antoninois, se fait à un rythme souvent plus précipité que celui des campagnes environnantes. Un retournement apparaît aux lendemains de la grande guerre, donc de façon beaucoup plus précoce que dans l'espace plus ruralisant des cantons voisins.

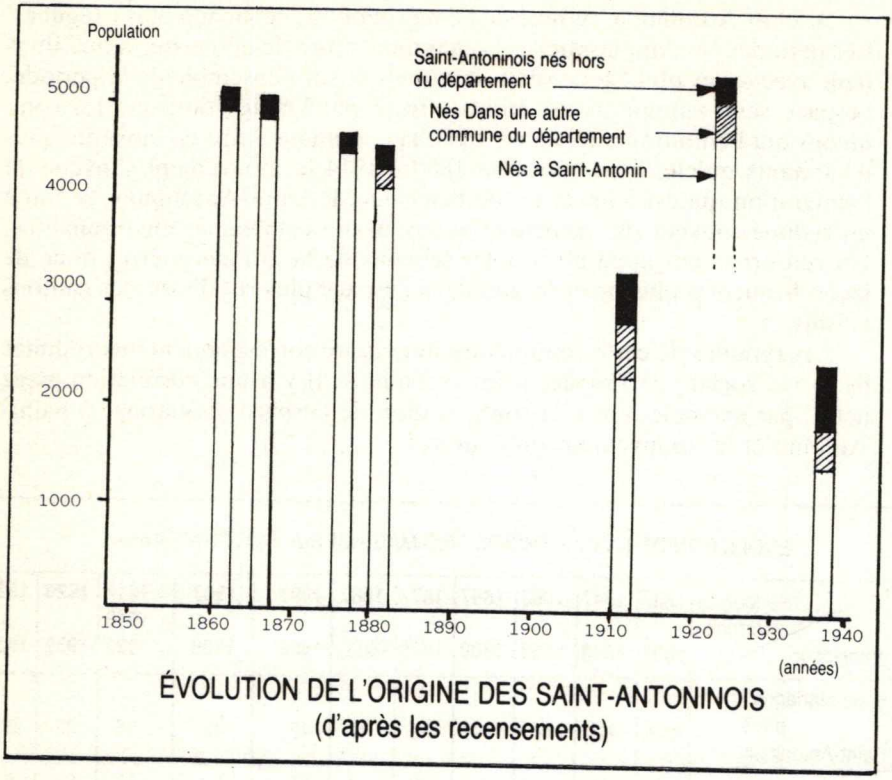
Les rythmes de cette conjoncture migratoire correspondent aux rythmes de la vie sociale de l'espace saint-antoninois. Il y a une corrélation assez nette, par exemple, entre la configuration de l'espace du mariage à Saint-Antonin et les mouvements migratoires.

EVOLUTION DE LA DISPERSION DES MARIAGES A SAINT-ANTONIN

Période de référence / Ventilation	1837 1838	1847 1848	1855 à 1858	1867 1868	1877 1878	1887 1888	1897 1898	1907 1908	1917 1918 1923	1928 1929	1936 à 1939
% de mariages entre Saint-Antoninois	65,5	60	40	49	32	39	42	43	35	33	33
% de mariages mixtes	34,5	40	60	51	68	62	58	57	65	67	67

Les périodes où l'immigration est importante se traduisent par une ouverture, un élargissement, de l'espace saint-antoninois : on s'y marie davantage avec des conjoints extérieurs à la commune. Dans les périodes où prédomine l'émigration on assiste, en revanche, à un rétrécissement de l'espace des alliances : on se marie alors davantage entre soi.

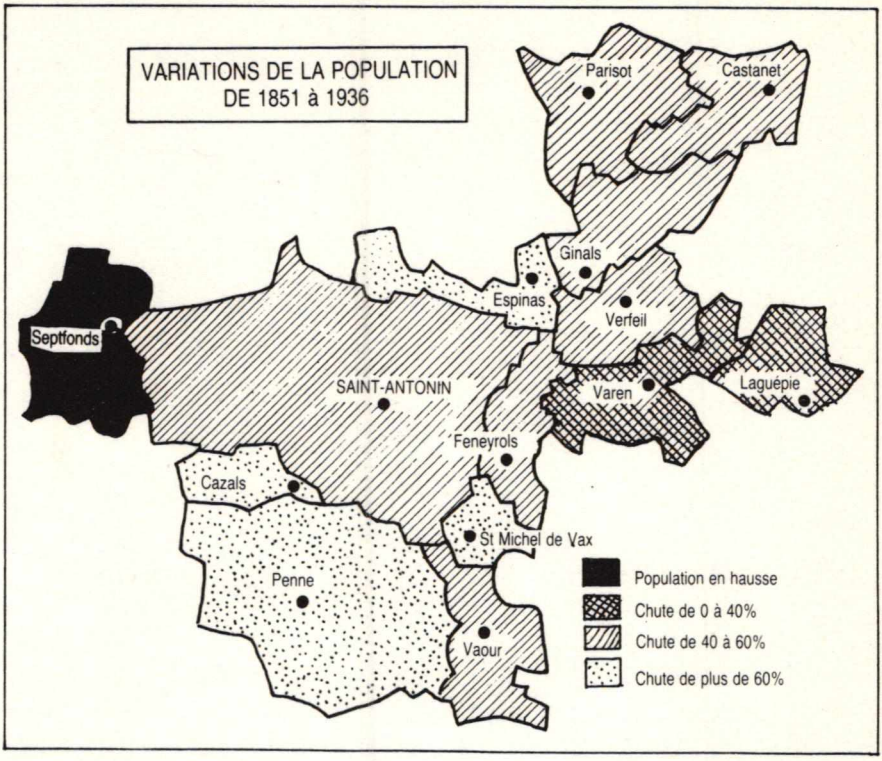
Ces remaniements de la mobilité sont aussi à l'origine d'un brassage croissant de la population. En 1861, 4,4% seulement des habitants de Saint-Antonin étaient nés à l'extérieur du département. En 1936, ces "étrangers" constituent 25% de la population communale.



ÉVOLUTION DE L'ORIGINE DES SAINT-ANTONINOIS
(d'après les recensements)

L'accélération de ce brassage de la population, à partir des dernières décennies du XIXème siècle, met en évidence une tendance que masque en partie la faiblesse des soldes migratoires. Ces soldes évoluent en effet dans une "fourchette" relativement étroite qui tend à faire oublier l'amplitude croissante des courants d'échange (émigration et immigration) dont le solde n'est que la résultante.

Ces courants migratoires n'ont pas seulement des conséquences démographiques et l'examen de ce qui les détermine pendant cette période renvoie, au premier chef, aux aléas des ressources et de l'activité locale.


VARIATIONS DE LA POPULATION
DE 1851 à 1936
Parisot
Castanet
Ginals
Espinas
Verfeil
Septfonds
SAINT-ANTONIN
Varen
Laguépie
Feneyrols
Cazals
St Michel de Vax
Penne
Vaour
Population en hausse
Chute de 0 à 40%
Chute de 40 à 60%
Chute de plus de 60%

QUATRIÈME PARTIE

HEURES ET MALHEURS DE L'ACTIVITÉ LOCALE

1- VILLE ET CAMPAGNE: DES RYTHMES DE CHANGEMENT RELATIVEMENT DIFFÉRENCIÉS

Les données démographiques nous ont permis de mettre en évidence la différenciation des rythmes des mouvements migratoires qui affectent la cité et son environnement rural. A un exode rural très régulier de 1830 à 1940, se superpose, pour la cité, une conjoncture plus fluctuante où alternent les phases d'inversion et d'accélération du mouvement migratoire. Pour le long terme, la différenciation paraît déjà moins évidente. La cité, certes, est moins affectée au total par l'émigration que son environnement le plus exclusivement campagnard, mais son taux de dépopulation est voisin, entre 1836 et 1936, de celui de l'ensemble du canton dont elle est le chef-lieu. Ce

SAINT-ANTONIN 1836-1936
POPULATION AGGLOMÉRÉE ET POPULATION ÉPARSE (1)

Année	Population agglomérée	Population éparse	Année	Population agglomérée	Population éparse
1820	49,3 %	50,7 %	**1881**	48,3 %	51,7 %
1831	52,5 %	47,5 %	**1886**	49,9 %	50,1 %
1846	49,4 %	50,6 %	**1891**	49,6 %	50,4 %
1856	52,2 %	47,8 %	**1901**	49,3 %	51,7 %
1861	50,6 %	49,4 %	**1911**	49,5 %	50,5 %
1866	50,8 %	49,2 %	**1931**	51,9 %	48,1 %
1872	50,5 %	49,5 %	**1936**	50,9 %	49,1 %

(1). Source : recensements de la population; Arch. Mun.

constat suggérerait donc l'hypothèse d'un déclin régional peu différencié qui affecterait de façon à peu près synchrone l'ensemble des activités locales. A Saint-Antonin, l'exceptionnelle stabilité du rapport entre la population urbanisée et la population éparse, que révèlent les recensements, serait plutôt de nature à renforcer cette hypothèse.

L'intrication très forte au XIXème siècle, des activités agricoles et non agricoles dans l'espace saint-antoninois, l'interdépendance étroite de ses pôles ruraux et urbains, vont aussi dans le sens de cette hypothèse. Pourtant elle est simplificatrice. Dans la mesure où elle privilégie les causes externes du déclin - une conjoncture globalement défavorable - elle est aussi fataliste. Elle tendrait, si nous n'y prenions garde, à nous faire faire l'économie de l'examen du détail des problèmes, des crises, des déboires et des opportunités que la société saint-antoninoise a eu à affronter au cours de ce siècle. C'est pourquoi nous privilégierons moins l'homogénéité apparente du déclin de l'espace saint-antoninois que les différences de rythme qui y sont lisibles.

Malgré son imprécision, le décompte des métiers, contenu dans les recensements, donne des points de repères précieux quant aux crises des différents secteurs de l'activité. Ainsi de l'évolution de l'effectif de la population active non agricole:

ÉVOLUTION DE LA POPULATION NON AGRICOLE A SAINT-ANTONIN (2)

	1856	**1861**	**1866**	**1891**	**1911**	**1936**
Effectif de la population active			587	563	346	353
Inactifs vivant des métiers non agricoles			1045	813	553	419
Total de la population qui vit des métiers non agricoles	1540	1440	1632	1376	899	772
Population totale de Saint-Antonin	5337	5152	5099	4137	3317	2466
% de la population qui vit des métiers non agricoles	**29 %**	**28 %**	**32 %**	**33 %**	**27 %**	**31 %**

(2). Source: tableaux récapitulatifs (1856, 1861 et 1866) et listes nominatives (1891, 1911 et 1936) des recensements. Arch. Mun.

Le poids croissant, jusqu'à 1891, de la population qui tire ses ressources des métiers extérieurs à l'agriculture met en évidence que l'ensemble de ces métiers constitue plutôt un pôle de stabilisation (voire d'attraction) dans un espace qui est déjà travaillé par l'émigration et le déclin démographique. La crise majeure de ces métiers se situe au tournant du siècle, entre 1891 et 1911, période pendant laquelle ils perdent 60% de leur effectif initial. C'est dans les rangs de cette population non agricole que se recrute alors majoritairement le fort courant d'émigration qui caractérise aussi cette période. Leur effectif se stabilise ensuite de façon remarquable jusqu'à la seconde guerre mondiale.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE A ST-ANTONIN (3)
(Actifs et non actifs confondus)

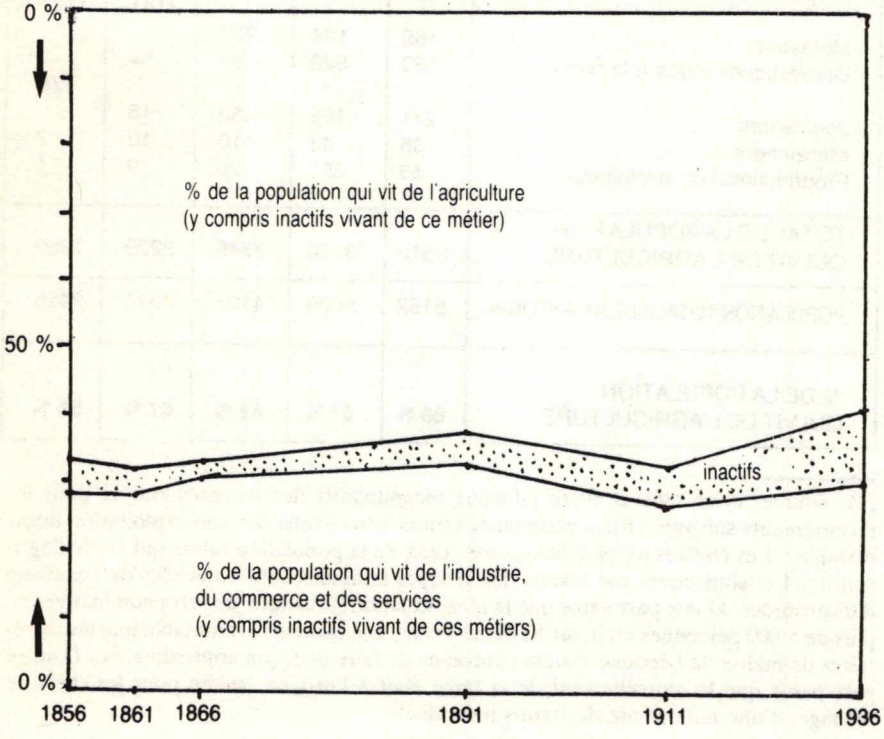
	1861	**1866**	**1891**	**1911**	**1936**
Propriétaires exploitants	2917	2126	2146	2141	1121
Métayers	165	124	227		
Domestiques logés à la ferme	123	620	90	54	178
Journaliers	271	185	50	15	
Maraîchers	36	43	10	10	?
Propriétaires non exploitants	46	322	25	9	1
TOTAL DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE	3512	3420	2548	2229	1399
POPULATION TOTALE DE ST-ANTONIN	5152	5099	4137	3317	2466
% DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE	**68 %**	**67 %**	**62 %**	**67 %**	**58 %**

(3). Source: pour 1861 et 1866: tableaux récapitulatifs des recensements et pour les recensements suivants : listes nominatives (dont nous avons fait une exploitation informatique). Les chiffres les plus fiables sont ceux de la population totale qui vit de l'agriculture. Les statistiques par statuts des groupes familiaux sont entachées de beaucoup d'incertitudes. D'une part parce que la récapitulation statistique de listes nominatives de plus de 5.000 personnes était, au XIXème siècle, une tâche insurmontable que les secrétaires de mairie de l'époque étaient contraints de faire de façon approximative. D'autre part parce que le morcellement de la terre était à l'origine, même pour les chefs de ménage, d'une multiplicité de statuts individuels.

L'évolution du poids de la population agricole est symétrique de la précédente. Cependant, la complexité de la composition des groupes familiaux qui vivent dans l'"oustal" aussi bien que l'imprécision des statuts professionnels mentionnés dans les recensements, rendent à peu près impossible une distinction claire entre actifs agricoles et non actifs. D'ailleurs, en termes réels, cette distinction n'est pas non plus très claire à la ferme, où chacun trouve sa place, à cette époque, dans les travaux des jours. C'est pourquoi nous n'examinons ici que le poids de l'ensemble de la population qui vit de l'agriculture (actifs et non actifs confondus) par rapport à l'ensemble de la population saint-antoninoise.

Jusqu'à 1891, donc, et de façon assez régulière, le poids de l'agriculture décline dans l'ensemble des ressources d'où les Saint-Antoninois tirent leur subsistance. Ce constat vérifie ce qu'avait déjà mis en évidence la démogra-

ÉVOLUTION DU POIDS DES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ À SAINT-ANTONIN



phie, à savoir le caractère très précoce et très général sur l'espace saint-antoninois élargi (non seulement la commune mais aussi les communes voisines) de l'exode rural. L'importance de la régression de la population agricole entre 1866 et 1891 renvoie à l'accélération du mouvement d'émigration que connaît Saint-Antonin à cette époque. Sans doute est-il alors majoritairement d'origine rurale. La propagation du phylloxéra, qui atteint alors le vignoble saint-antoninois, conjuguée à la crise sévère des prix agricoles des années 1880 déstabilisent, de façon exceptionnelle, tout l'espace rural avoisinant. La remontée du poids de l'agriculture dans l'activité saint-antoninoise en 1911 est surtout la trace de sa stabilisation relative durant la période (1891-1911) où les activités non agricoles s'effondrent. La reprise de son déclin entre les deux guerres est une conséquence de la guerre et de la poursuite de l'exode rural.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE A ST-ANTONIN (4)

POP. AGRICOLE / ANNEE	**1856**	**1861**	**1866**	**1891**	**1911**	**1936**
% de la population urbanisée (5) qui vit de l'agriculture	?	?	?	30 %	36 %	24 %
% de la population éparse qui vit de l'agriculture	?	?	?	91 %	96 %	92 %
% de la population de l'ensemble de la commune qui vit de l'agriculture	69 %	68 %	67 %	62 %	67 %	58 %

(4) D'après les listes nominatives des recensements. Cette statitistique cumule la population active agricole et ses enfants, conjoints et ascendants.
(5) Ou population "agglomérée" des recensements par opposition à la population "éparse".

Les rythmes migratoires déterminent aussi les transformations de la localisation, dans l'espace de la commune, des grands types d'activité. Entre 1891 et 1911, par exemple, période dominée par l'exode de la population des ouvriers, des artisans et des petits commerçants, l'activité agricole progresse aussi bien "intra muros" que dans les écarts et hameaux de la commune. Dans ces derniers, les métiers non agricoles disparaissent d'ailleurs presque complètement.

Quand la conjoncture migratoire s'inverse, après la guerre de 1914 (période également caractérisée par une stabilisation des métiers non agricoles), le poids de l'agriculture régresse aussi bien en ville qu'au sein de la

population éparse. C'est surtout la réapparition des métiers non agricoles dans la campagne saint-antoninoise qui étonne pour cette période. Ce phénomène s'explique en partie par l'extension des faubourgs de la ville dont une partie de la population est recensée dans la population éparse. Mais il est aussi remarquable que des métiers qui avaient totalement disparus dans les hameaux de Saint-Antonin avant la grande guerre y réapparaissent en partie dans l'entre-deux-guerres. Les progrès de la mobilité individuelle (6) à cette époque expliquent largement cette reconquête de l'espace.

2- DÉCADENCE DE LA RENTE DU SOL

"...C'est un paysan qui n'était que métayer c'est à dire qui travaillait à moitié. Il s'aperçoit que la truie vient de faire treize cochons. Comme c'était un samedi il dit: Tè! je vais à la ville à Montauban, c'est jour de marché. Je vais aller chez le patron, je lui annoncerai la nouvelle, ils seront contents d'avoir des cochons.
Il va trouver son patron. Ils étaient en train de manger, ils étaient à table. Il entre: Bonjour, Monsieur, Madame, bonjour!
- Et alors qu'est-ce qu'il y a de nouveau, Jean-Pierre?
- Oh! rien, pas grand chose, je venais seulement vous dire que la truie a fait treize cochons.
- Ah! elle a treize petits!
Et alors la femme du patron elle dit:
- Mais les truies, elles n'ont que douze tétines!
- Et oui, Madame, elles n'ont que douze tétines.
- Et qu'est-ce qu'il fera le treizième?
- Hé! Madame, il fera comme moi, il regardera manger les autres!". (7)

---

(6). Les automobilistes ne sont pas nombreux à la campagne mais les vélos et les motocyclettes y circulent déjà en assez grand nombre.

(7). Histoire racontée par Monsieur Paul Darasse.

L'apogée de la rente du sol, à Saint-Antonin, semble se situer aux alentours des années 1860. Le nombre de personnes qui vivent des revenus de l'agriculture sans travailler la terre double presque entre les recensements de 1856 et 1866. Cette croissance rapide de la population des rentiers du sol met en évidence que c'est de façon privilégiée dans le foncier que s'est investie la masse monétaire considérable mise en circulation par la construction de la voie ferrée. Cette préférence pour le foncier est un des facteurs qui expliquent la faiblesse du décollage économique corrélatif à l'irruption du chemin de fer. Outre qu'elle prive les autres secteurs d'activité de possibilités d'investissement, cette préférence est en effet, au plan de la rationalité économique, stérile, spéculative et passive. Cette bonne fortune des rentiers du sol sera de courte durée.

La décennie suivante (1870-1880) est en effet la période cruciale où s'inverse le mouvement de longue durée du prix des terres agricoles. Depuis le début du siècle, nous l'avons vu, leur prix n'avait pas cessé d'augmenter. Désormais la tendance est à la baisse. Une statistique des contributions directes fait ressortir, pour le canton de Saint-Antonin, un prix moyen à l'hectare de 1.190 francs en 1846 et de 830 francs en 1913. Pendant la même période, la valeur locative moyenne reste stable : 30 francs l'hectare. Même évolution dans le canton voisin de Caylus où les terres sont cependant un peu meilleures en moyenne. L'hectare y passe, pour les mêmes années, de 1.500 francs à 1.150 francs, pour une valeur locative stable de 41 francs l'hectare. (8)

Ce mouvement de dévaluation du foncier va se poursuivre de façon à peu près ininterrompue pendant presque un siècle puisqu'il faudra attendre les effets conjugués de la motorisation agricole et de l'automobilisation des urbains, dans le courant des années 60, pour que le mouvement s'inverse à nouveau.

Ce mouvement est d'ailleurs assez général en France et il touche aussi les régions agricoles plus riches. Ce que permet d'apercevoir la situation locale de Saint-Antonin c'est que la décadence de la rente foncière, qui s'amorce dans la deuxième moitié du XIXème siècle, n'est pas due seulement à des causes internes au travail agricole et à sa rémunération. Pourtant ces causes internes ne sont pas négligeables.

La crise agricole qui sévit partout en France à la fin du XIXème siècle (concurrence des marchés extérieurs, baisse des prix), conjuguée aux effets du phylloxéra, accélère l'exode rural à Saint-Antonin comme dans les communes environnantes. La dégradation de la rente du sol (ou sa stagnation)

(8). S. Canal; ouvr. cité.

est sans doute pour partie corrélative de la chute du revenu agricole qui résulte de cette crise. D'autre part, il est vraisemblable que l'exode des agriculteurs alimente aussi une offre plus abondante de terres qui trouvent moins facilement preneurs. D'ou résulte une baisse du capital foncier. Mais la situation saint-antoninoise met encore en évidence que cette décadence du foncier est aussi liée à des facteurs sociaux et culturels externes au monde agricole. La classe étroite des propriétaires fonciers non exploitants semble, à Saint-Antonin, s'être détournée très tôt du monde rural. Leurs grands parents avaient constitué leur fortune grâce aux opportunités juteuses de la vente des biens nationaux. Les curiosités et les passions botaniques ou agronomiques, dont beaucoup se piquaient, en avaient fait souvent des innovateurs. Bien avant la crise agricole de la fin du XIXème siècle, leurs enfants et petits-enfants semblent davantage s'orienter vers les carrières urbaines (les affaires, l'armée ou les grands corps de l'état), à la fois plus rémunératrices et plus gratifiantes, à une époque où tout ce qui touche à la glèbe est l'objet d'un mépris social extrêmement agissant, en même temps qu'il se constitue comme objet de folklore. C'est dans leur monde que se recrutent, pour l'essentiel, les rares étudiants que Saint-Antonin envoie au milieu du siècle dans les universités de Bordeaux, Toulouse ou Paris. Dans la deuxième moitié du XIXème siècle, ils semblent de plus en plus nombreux à transformer leurs résidences saint-antoninoises en résidences de villégiature.

Le tableau généalogique d'une famille qui, dans la première moitié du XIXème siècle, eut un domaine foncier assez important à Saint-Antonin, met en évidence ce retrait progressif des propriétaires du sol vers les métiers et les carrières plus urbanisées en même temps que la transformation de leur rapport à la vie locale quand ils y ont conservé des attaches.

Un des descendants de cette famille nous a expliqué les étapes du démembrement de cette fortune terrienne: "*... Mon arrière-grand-mère, qui est morte en 1899, a été la dernière habitante à titre permanent de notre maison familiale. Elle avait hérité d'une fortune terrienne importante et son mari qui était conservateur des hypothèques, l'avait beaucoup augmentée. Mon arrière-grand-mère, à la fin de sa vie, se plaignait tout le temps à son fils des histoires de fermage, des gens qui n'avaient pas payé ci et ça et son fils, mon grand-père, la poussait à vendre, dès qu'une occasion se présentait, pour remplacer ça par des fonds d'Etat. Ça, lui paraissait plus sûr et plus facile à gérer. Cette histoire-là date de 1895 à 1914 quoique ma mère ait encore vendu des terres sur le causse (35 hectares) après la guerre. Je me souviens quand j'étais enfant, le paiement du loyer de ces 35 hectares, c'était une bourriche de truffes qu'on recevait tous les ans. Après la guerre, je me souviens que mes parents*

DISPERSION D'UNE FAMILLE DE PROPRIÉTAIRES FONCIERS SAINT-ANTONINOIS

Ordre des générations	Généalogie des alliances et des métiers	Origine des conjoints	Situation foncière	Mode de résidence à Saint-Antonin	Résidences hors Saint-Antonin
1 1789-1832	Presseur d'huile	Saint-Antonin	Moyenne propriété	Résidence principale	Néant
2 1820-1899	Elle épouse un protestant de Nérac qui fera une carrière de receveur de l'enregistrement	Nérac (Lot et Garonne)	Elle hérite d'un domaine foncier important d'une riche tante saint-antoninoise. Son mari agrandit le domaine	Enfance à Saint-Antonin puis villégiature (séjours fréquents). Retraite à Saint-Antonin	Résidences de fonction (en province)
3 1864-1920	Il fait une carrière de magistrat et épouse une Bordelaise.	Bordeaux	Vendent l'essentiel des terres (1890-1910)	Résidence de villégiature (séjours assez fréquents). Retraite hors Saint-Antonin	Résidences de fonction Retraite à Paris.
4 1888-1950	Elle épouse un universitaire albigeois	Albi	Vend les dernières terres (1919)	Vacances	Paris
5	Cadres supérieurs et prof. libérales	Paris et province	Néant	Vacances	Paris

ont eu besoin d'argent pour se loger à Paris et c'est à ce moment-là qu'ils ont vendu ces 35 derniers hectares...".

Il est assez clair ici que l'éloignement physique et culturel des choses de la terre, la renonciation progressive à l'exercice du pouvoir économique sur les modes d'exploitation et de commercialisation, ont été des facteurs non négligeables de la perte d'intérêt des propriétaires fonciers non exploitants pour leur domaines.

Les recensements, malgré leur imprécision, enregistrent pendant toute cette période, le reflux rapide de la rente du sol. (9)

Dans le même temps, le métayage qui n'a jamais été très important dans la région en disparaît presque entièrement. Les dernières décennies du

(9). Cependant cette disparition statistique des rentiers du sol masque, en partie, leur survivance dans des formes nouvelles de statuts. Beaucoup deviennent négociants, commerçants ou artisans, la rente du sol n'étant plus une "profession" affichée mais un bénéfice secondaire.

XIXème siècle et le début du XXème voient donc se parachever la lente révolution qui donne la maîtrise du sol soit à ceux qui le travaillent soit à ceux qui tirent bénéfice des négoces agro-alimentaires. A Saint-Antonin, comme dans toute la région, la rente passive de propriétaires de plus en plus extérieurs au monde rural a désormais vécu.

LES RENTIERS DU SOL DANS LES RECENSEMENTS .

ANNEE / COMMUNE	1856	1866	1876	1890	1911	1936
SAINT-ANTONIN	180 *	322 *	93 *	12	7	1
PENNE	25				5	1

* Ces chiffres comportent, outre les chefs de ménage, tous ceux qui vivent de ces revenus (famille, domestiques...).

Au-delà de ses nostalgies surannées et du mépris hautain qu'il manifestait parfois dans ses textes, à l'encontre du monde rural, Emile Pouvillon fut pour cette région un témoin précieux de l'importance de cette révolution et des modèles culturels qui s'y affrontèrent: *"Je ne veux pas me lamenter ici sur la décadence actuelle, ni sur la fin prochaine de la propriété bourgeoise. Que par le simple jeu des lois économiques, par une sorte d'expropriation naturelle, la terre tombe entre les mains de ceux qui la travaillent, la chose paraît juste en soi, et elle sera probablement avantageuse à la communauté. Le mieux est de se résigner, de se préparer à une transformation désormais inévitable.*

Le terroir que j'habite au bord de l'Aveyron, sur le penchant de la falaise quercinoise, a vu - et il me la raconte - une révolution autrement radicale dans le régime de la propriété rurale. ...

La ruine sera plus lente à venir pour les villas modernes acquises, adaptées à de nouveaux usages par des maîtres paysans. Mais leur déchéance est déjà commencée. Les nécessités de la vie rustique les ont en partie défigurées; moitié maisons de plaisance, moitié métairies, elles offrent un aspect hétéroclite et presque douloureux, où le ridicule se voile d'une certaine mélancolie.

J'en connais une, pas loin de chez nous, qui, délaissée par les acquéreurs déjà pourvus d'un logis, dépecée ensuite morceau par morceau, a mis plus de trente ans à disparaître. C'était une gentilhommière de la fin du dix-huitième siècle, d'architecture modeste, mais non sans élégance, une maison de plaisance avec son parterre français, sa garenne, son colombier seigneurial et son

avenue de platanes qui conduisait de la route à la grille du parc. Dès le lendemain de la vente, des charrettes avaient emporté à la ville, pour y être vendu aux enchères publiques, le peu de mobilier échappé à la débâcle des anciens propriétaires. La maison désormais était vide, livrée aux rats, aux hiboux nichés sous les combles, aux abeilles qui avaient appuyé leurs rayons aux contrevents toujours clos. L'année suivante, j'eus peine à reconnaître le logis. Les arbres qui l'ombrageaient avaient disparus. Plus de parc, plus de garenne, plus de parterre. Un chaume ras investissait la maison. Seule, nue, lamentable, la vieille bâtisse exhibait maintenant en plein soleil ses tares, ses avaries. Les lézardes bâillaient, le toit s'affaissait sur sa charpente, depuis longtemps pourrie par les gouttières.

Le temps aurait suffi à faire son œuvre de destruction; elle fut bientôt hâtée par l'industrie des maîtres. La gentilhommière abandonnée leur fournit les matériaux d'un hangar qu'ils ajoutaient à leur maison. Attaquée à coups de pics, éventrée, elle laissa voir un moment, dans la poussière des plâtras, les grâces de sa décoration intérieure: les boiseries peintes en camaïeu de couleur tendre du salon, les fines moulures, les rinceaux de la chambre à coucher. Quand la dévastation s'arrêta, elle ne laissa debout que des pans de mur, des planchers à demi arrachés, des contrevents descellés, des décombres où bientôt pullula la triste race des orties.

Cette ruine ne blessait pas sans doute la vue des propriétaires, mais elle usurpait une place utile aux cultures. La pioche lui donna le coup de grâce. Aujourd'hui, tout a disparu de cette maison, qui abrita pendant plus d'un siècle les tristesses, les joies d'une famille, dont le nom même s'est éteint.

Seules, dans l'uniformité des cultures, quelques repousses tenaces de rosiers, avec leurs fleurs simplifiées, revenues presque à l'ingénuité de la plante primitive, marquent la place où fut le jardin. Fragilité des murs, perennité des roses!

Il y a d'autres affronts pour les maisons bourgeoises achetées et habitées par des paysans, des misères moins brutales, mais presque aussi douloureuses. Parce qu'elles ont gardé à peu près intact le cadre d'une vie différente, leur désaccord est plus criant avec la vie nouvelle qui s'y est installée.

Il en est une dans notre voisinage où je fréquentais autrefois et dont tous les âtres m'étaient familiers. Plusieurs générations avaient travaillé à l'embellir. La bâtisse, très simple, était avenante et gaie, le mobilier d'un luxe discret et ancien. Des velours d'Utrecht aux nuances passées couvraient des bergères favorables à la sieste; des gravures anglaises de l'avant-dernier siècle, représentant de nobles paysages ou des figures exquises de patriciennes, décoraient la galerie ouverte du premier étage, d'où, par-delà les pelouses du jardin, se découvrait l'ampleur de la vallée. Le jardin, sans être vaste, offrait de gra-

cieuses perspectives; des chênes centenaires, contemporains du logis, versaient une ombre généreuse sur les gazons; des retraites intimes, des tonnelles de chèvrefeuilles, de charmilles, où, sur le banc rustique, traînaient le roman ou la broderie commencée, révélaient les habitudes des châtelaines; une escarpolette s'offrait aux jeux des enfants; le tennis découpait son carré de sable dans l'herbe de la pelouse. Un ruisseau, dont la chanson menue se précisait aux heures de silence, formait, retenu par un barrage, un bassin d'eau dormante. Et toutes ces chòses, adaptées depuis longtemps aux goûts d'une famille, semblaient immuables; elles participaient à la sécurité des maîtres.

Sécurité trompeuse. La gêne se cachait sous ces apparences heureuses; la gêne et bientôt la ruine. Les affiches de vente attristèrent un matin les piliers du grand portail, et j'appris presque en même temps que la maison était vendue à l'ancien métayer enrichi dans la débâcle de ses maîtres.

Je ne l'ai revue qu'une fois depuis, et quoique rien n'y fût changé complètement, avec son crépi neuf et ses contrevents repeints, elle m'apparut méconnaissable. Le nouveau propriétaire m'en fit lui-même les honneurs, très fier et peu gêné de son personnage. A vrai dire, les étables, les écuries avaient gagné au changement, à peu près vides autrefois, peuplées maintenant d'animaux de bonne race. La porcherie surtout était un modèle du genre. Mais quel désenchantement en entrant dans la maison! Le rez-de-chaussée, seul habité maintenant, était meublé à la mode des paysans riches: les lits drapés en cretonne à ramages criards, l'armoire à glace et la commode en noyer ornée du bouquet de mariage sous globe, la garniture de cheminée en simili bronze et, sur les murs, des chromos patriotiques, L'Alsace et la Lorraine, *et, en symétrie, les portraits de Gambetta et de Monsieur Thiers. Une odeur de neuf et de renfermé émanait des chambres, jamais ouvertes, car le ménage couchait à la cuisine, dans le lit aux couettes épaisses légué par les ascendants. Quant au premier étage, ce n'était plus qu'un vaste grenier; des sacs d'avoine ou de blé, avec des trottinements de rats inscrits à la surface. Un épervier, quelques nasses, un trémail, séchaient au soleil, suspendus au mur de la galerie, à la place où souriaient naguère en leurs cadres de bois noir filetés d'or les belles dames de Reynolds et de Lawrence.*

Au jardin, les changements n'étaient pas appréciables à première vue. Les grands chênes étaient debout, intacts les cabinets de charmilles et les tonnelles de chèvrefeuille. L'emplacement du tennis même était resté, mais agrandi, transformé en aire à battre le blé. Les pelouses jusque-là tendres aux rondes de jeunes filles, aux poursuites du colin-maillard, étaient maintenant déshonorées, souillées comme le sol d'une basse-cour. Des cochons s'y vautraient, des troupeaux d'oies et de canards les piétinaient, se rendant au vivier bourbeux transformé en abreuvoir. J'ai voulu revoir les allées, les tonnelles.

Livrées à elles-mêmes, elles avaient bien vite perdu leurs alignements d'architecture végétale. Une herbe drue, l'herbe des lieux abandonnés, des cimetières ou des ruines, les avait envhahies; les branches en croissance se rejoignaient, hostiles aux visiteurs. On eût dit que par un geste pieux ces témoins des heures passées cherchaient à repousser les importuns, à garder l'intégrité du souvenir...

Au moment où je m'éloignais, une voix de bouvier rude et forte entonnait un air populaire. Et cette musique brutale me rappelait en contraste les voix claires des jeunes filles qui s'envolaient comme un gazouillement de volière du nid familial.

Autre temps, autre chanson. La chanson du travail, celle qui rythme le pas du laboureur, a détrôné la musique du sentiment et du rêve. Faut-il s'en plaindre, faut-il s'attendrir sur la sentence d'exil qui frappe la bourgeoisie rurale?". (10)

3- "CROQUANTS", "BICANARDS" ET "PIQUÉS DE L'AIGLE"

Pouvillon exagère sans doute le spectacle de cette aisance paysanne dont l'homme de la ville manque rarement une occasion de se gausser. Et les Saint-Antoninois urbanisés (ou les Parisiens) qui vont encore aujourd'hui répétant que "les paysans aiment l'argent" ne sont pas rares. C'est même un automatisme mental qui fleurit souvent dans l'esprit de ceux dont le salaire et la "noblesse" sont à l'abri des aléas du marché et des intempéries. Un argent sans odeur, ordonnancé par les grandes médiations collectives du salariat et de l'Etat, s'opposerait à la filiation individuelle presque honteuse, poisseuse, du profit agricole. Cette mauvaise foi inconsciente puise sa vivacité toujours prête à renaître dans le vieux fond d'idéologies anti-paysannes.

Même un homme de ce terroir aussi généreusement éclairé que Léon Cladel participa parfois à ce consensus : *"Léon Cladel, fraîchement débarqué d'un village reculé du Tarn- et- Garonne, tout épris de raffinement parisien mais se sentant mal à l'aise et coupable dans le monde littéraire de la capitale, leur lançait des injures, les traitant de "quadrupède ambulant sur deux pieds... Avide, envieux, hypocrite, fourbe et cynique, couard et brutal, (le paysan) est partout tel quel au Sud comme au Nord.".*(11)

(10). E. Pouvillon ; ouvr. cité; page 22/ à 234.
(11). Th. Zeldin, ouvrage cité, tome I, p 162.

Ce soupçon tient aussi à une nostalgie secrète des racines (il n'est guère d'urbains qui n'aient quelques filiations rurales) à un ressentiment diffus. Pour l'urbain, le moindre brimborion d'opulence paysanne fait signe d'exclusion comme s'il se sentait rejeté d'un paradis perdu. La rusticité même des modes de vie ruraux est perçue comme une ruse, un trompe-l'œil. Ne cache-t-elle pas un secret, une convoitise, un "vice typiquement rural": le goût du bas de laine ? La répétition de ce face à face et de ce malentendu tient sans doute au fait que c'est un débat qui n'oppose pas seulement les individus et les groupes sociaux (ruraux-urbains) mais qui divise aussi chacun en son for-intérieur. Deux temporalités économiques, deux modes de vie s'opposent là, où chacun cherche confusément le miroir de son désir. D'un côté des flux monétaires accélérés, liés aux instances territoriales abstraites (l'Etat, les grandes villes, le capital...) de l'autre des cycles très lents, à la fois discontinus (les saisons, les rythmes du travail) et inscrits dans une temporalité très longue où se conjuguent les rythmes de la transmission patrimoniale et de la biologie.

Cette moquerie dont le monde paysan est l'objet, au tournant du siècle, n'est pas seulement le fait de notables comme Pouvillon. La population ouvrière de Saint-Antonin participe aussi souvent de ce climat :*"...quand j'étais jeune, on n'aimait pas bien les paysans... Je me rappelle ...ils avaient toujours un panier au bras. Je leur prenais toujours ce panier puis je galopais tant que je pouvais. Il fallait que mes autres camarades aillent me le prendre pour le leur donner car je ne voulais pas le leur rendre. C'est pour vous dire!...On se moquait d'eux, on les appelait les bicanards... Entre nous, vous savez, les paysans, ce sont eux qui sont responsables des élections..."*.

La tirade que Jean Manié place dans la bouche d'une de ses amies est aussi révélatrice de cette hostilité : *"-Si c'est possible, criait Quinette, cette bande de croquants, ils ne connaissent pas la misère, ils n'aiment qu'eux, ils n'ont que le souci de mettre des sous dans leur bas de laine, je te leur en foutrais des gosses pour les servir et ne pas les payer. Quand je me rappelle, pauvre Tintin! Tu n'as pas de chaussettes; un soir d'hiver, jour de foire de Saint-Antonin, ton patron t'avait laissé sur le foirail, avec une couche de neige, pendant que lui cassait bien la croûte avec une bonne chopine, au chaud au cabaret, surchauffé par les vins chauds qu'il se buvait. Et Tintin piétinait dans la neige, avec un froid aux pieds que tu en as eu un mal au ventre, tu as failli en crever. Mon pauvre Tintin! Et lui, quand il est revenu, il n'a pas daigné t'offrir une boisson chaude, un peu de bouillon. Tu avais ton ventre creux depuis le matin jusqu'au soir quatre heures; il a livré les bœufs vendus, il t'a dit seulement :"Il faut rentrer maintenant car le temps n'est pas beau.". Il recommen-*

çait à neiger. Ah! c'est bien ça, les croquants, ils ne pensent qu'à se remplir la panse les jours de foire, c'est une fête pour eux. Heureusement que tous les paysans ne sont pas pareils!". (12)

La violence de l'invective fait bon ménage ici avec la modération de l'expérience et, au total, ce discours paraît déjà moins entaché de mépris social que celui de Pouvillon.

On peut noter au passage que le vocable de "croquant" a subi en un siècle une inversion de sens et de valeur. Au XVIIIème siècle, il désignait les insurgés fiscaux du Bas Rouergue et du haut canton de Saint-Antonin. On peut imaginer qu'à cette époque et dans la bouche d'une prostituée saint-antoninoise (telle est la profession de la femme à qui Manié prête cette tirade), le mot aurait eu une connotation positive. Un siècle plus tard, il s'apparente plutôt à un juron sans aménité.

On peut imaginer que cet environnement ne contribue pas pour rien à la démoralisation du monde rural. Dès cette époque, ceux des agriculteurs qui ont assez d'aisance pour payer des études, orientent assez souvent leur progéniture vers d'autres horizons professionnels.

Au jeu des sobriquets, le monde rural qui environne Saint-Antonin ne manquait cependant pas de répartie. On y désignait, jusqu'à une époque récente, les Saint-Antoninois "intra muros" sous le vocable moqueur et affectueux de "picats de l'ègla" (piqués de l'aigle). "Piqués" doit s'entendre ici au sens de "toqués", "cinglés". Ce sobriquet fait référence à la légende de Saint-Antonin: *"Dès que les saintes reliques du martyr furent jetées dans le fleuve (à Pamiers), une barque gouvernée par des aigles recueillit ce fardeau précieux et le transporta à Noble Val, ville qui, ayant changé de nom, s'appelle aujourd'hui Saint-Antonin*". (13)

Ce sobriquet évoque aussi la fierté que beaucoup de Saint-Antoninois éprouvent, et disent si volontiers, de leur site et de leurs paysages. Fierté où se conjuguent la forme "héroïque" des falaises du roc d'Anglars (14) et les réminiscences de la geste héroïque de l'histoire et de la grandeur passée de la cité: « ... *Ne plaignons pas trop les Saint-Antoninois; envions-les plutôt. N'ont-ils pas pour enchanter leurs yeux cette lumière des pays calcaires, blonde ou mauve selon les heures, qui leur fait un horizon de beauté ? N'ont-ils pas cet air vif, parfumé, qui a pris en passant sur les causses, la saine amertume des buis, l'arôme cordial des sauges et des lavandes? Et quels paysages, quels sites, aux portes de la ville :la Castagnarède, un cirque de rochers et*

(12). Jean Manié, ouvrage cité, p 71.

(13). Latouche, ouvr. cité; p 23

(14). qui domine la cité et qui est peuplé de rapaces. Notamment des faucons pèlerins aujourd'hui menacés de disparition.

d'eaux vives, avec la pointe extrême du roc d'Anglar, dressée en éperon vers l'azur, - tel le piédestal d'une victoire; le causse, désert de pierre qu'habite le silence; la vallée de la Bonnette, fraîche, herbeuse, bruissante de la chanson des feuilles et du murmure des fontaines...

Heureux Saint-Antoninois ! Je me souviens, comme d'un rêve, de la dernière soirée que j'ai passée chez eux. Nous revenions, grisés de lumière et de plein air, d'une course en montagne. Ce fut brusquement, devant nous, l'intimité, le calme des rues étroites que la tombée du soir faisait plus calmes encore, plus intimes. Les travailleurs rentraient des champs, leurs outils à l'épaule; des charrettes à bœufs cahotaient sur le pavé. C'était l'heure où les foyers s'allument pour le repas du soir. Leurs clartés se mêlaient aux derniers rayons du soleil horizontal. La magnificence du couchant auréolait le feston des toits. La silhouette anguleuse des pignons. Des lambeaux de pourpre s'accrochaient ça et là aux façades délabrées, aux écussons rongés de mousse. L'ombre gagnait. Un moment vint où les maisons, les arbres des promenades, l'horizon même flottèrent dans la poussière du crépuscule. Seule, dans l'évanouissement des couleurs et des lignes, la forme heroïque du roc d'Anglar surgissait, tel le fronton d'une acropole, baigné des lueurs suprêmes du soleil disparu. ...»(15)

4- PERMANENCES ET LENTEURS DU CHANGEMENT

Les transformations de l'agriculture saint-antoninoise s'inscrivent dans le contexte d'un mouvement de très longue durée d'inversion des zones de prospérité de la région. Pendant longtemps le causse a eu la réputation d'une terre riche. La plaine alluviale en contre-bas (Garonne, Tarn, Aveyron), exposée aux inondations, longtemps mal drainée, avait une réputation d'insalubrité. Les ségalas du Haut-Aveyron étaient des terres de misère dont les habitants faisaient figure de "damnés de la terre". La lente conquête de la plaine d'un coté, puis, la révolution des engrais de l'autre, ont inversé cet ordonnancement de la richesse. Dans la deuxième moitié du XIXème siècle, l'agriculture est en reflux sur les causses de Saint-Antonin tandis qu'elle progresse dans la plaine et les ségalas.

Mais ces transformations sont très lentes, presque multi-séculaires. La description, par sa propriétaire, d'une ferme moyenne de Saint-Antonin,

(15). E. Pouvillon; ouvr. cité.

vers la guerre de 14, diffère encore peu de celle que faisait le maire au début du XIXème siècle (16).

"...Une propriété de douze ou treize hectares, c'était à cette époque l'exemple type de découpage du pays, une propriété moyenne. Sur ces douze hectares, nous avions toujours une grosse paire de bœufs, des "salers", des bœufs bruns qui n'étaient pas clairs comme ceux de la Garonne. Et puis il y avait presque toujours un petit troupeau de 24 têtes de brebis, c'était le gros rapport de la propriété, quelques cochons parfois et un cheval. Voilà ce qu'il y avait sur ces petites terres. Et pour vous donner une idée, par très beau temps, quand nous avions un mois de juin magnifique, nous avions des terres arables pour le blé, le maïs, les haricots secs ... mais nous avions surtout des prairies où l'herbe était très fine. Pour faire la saison des foins, il fallait compter un mois avant qu'il soit coupé, tourné ...monté au hangar. Et encore, nous avions une râteleuse que le cheval faisait marcher, c'était déjà exceptionnel...".

L'extrême division de la terre est très lente à régresser. En 1913, il y a encore dans le canton 5.860 cotes foncières non bâties et 3.204 propriétaires domiciliés pour une population totale d'environ 9.400 habitants.

C'est aux portes de la ville que la terre est la plus morcelée car il n'est guère d'habitants de la cité qui ne possèdent au moins un petit lopin de vigne ou de terre arable. Cette emprise de l'agriculture urbaine d'autosubsistance englobe la bordure des causses les plus proches de la ville. Celui du Bosc notamment où la terre est la plus fertile.

Malgré l'apparition de spécialisations nouvelles, la "polyculture de détail" et l'autosubsistance domineront pendant longtemps encore le paysage rural saint-antoninois.

Pendant longtemps l'argent y circule peu et les besoins monétaires sont au demeurant fort étroits : *"...Ma mère allait presque toujours aux foires de Saint-Antonin vendre des œufs, quelques poules, quelques lapins. Avec le produit de cette vente, elle achetait toute l'épicerie dont nous avions besoin pour le mois, presque tout ce que nous consommions était produit à la ferme... Mon père et mon grand-père, de tout temps, ont fait eux-mêmes leurs remorques et leurs charrettes. Ils avaient le bois et ils le donnaient à scier, il suffisait d'acheter l'essieu..."*. L'importance et la pesanteur des stratégies patrimoniales qui orientent pendant longtemps le choix des alliances, sont la rançon de cette faible monétarisation de l'économie rurale : *"...Autrefois, on se mariait beaucoup entre paysans. Donc après, tout était réuni. C'était beaucoup les parents qui décidaient des mariages. Mon père et*

---

(16). Voir le chapitre sur l'agriculture dans la première partie.

ma mère se sont mariés comme ça et le frère de mon père a dû marier la sœur de ma mère. Les deux familles avaient chacune deux enfants, ça évitait les partages coûteux...".

La préférence pour les bovins comme animaux de trait, qui est aussi très lente à régresser, est aussi caractéristique d'une économie dominée par l'autosubsistance. Jusqu'à la seconde guerre mondiale, la vache est même souvent préférée aux bœufs dans les fermes les plus pauvres :"*... Les bœufs fournissaient beaucoup de travail mais, une fois le travail fait, ils ne rapportaient rien. Alors on pouvait bien faire le travail avec deux vaches qui faisaient leurs veaux, qui donnaient un peu de lait...c'était plus rentable. Alors que les bœufs, il fallait les changer tous les deux ans...".*

Dans cette économie faiblement outillée, le travail à la main ne disparaîtra que très tardivement : *"...Mon père faisait cinq hectares de vignes. Tout était planté dans les rochers et c'était tout travaillé à la main, à la pioche...".*

La précarité du statut et des conditions de vie des métayers et des ouvriers agricoles ne se modifie aussi que très lentement : " *...Avant la guerre de 14, chez les gens riches, les domestiques ne couchaient pas dans les maisons, ils couchaient avec les bêtes. Ils étaient un peu maltraités.... Mon grand-père était métayer à Servanac pour le notaire de Septfonds. Vers 1910, il fallait encore qu'il aille tous les dimanches de Servanac à Septfonds - ça faisait 6 kilomètres - pour porter tant d'œufs, tant de canards, tant de poulets. Et tous les dimanches sans exception! Au moment du dépiquage, le patron venait surveiller les opérations. Il prenait le tas de blé et il partageait le tas de blé à moitié avec le métayer...".* Dans l'agriculture saint-antoninoise, le travail "à moitié" sera pendant longtemps un facteur d'inertie et de découragement. L'absence de plus en plus fréquente des propriétaires, à partir du tournant du siècle, améliorera cependant considérablement la position contractuelle et le rapport de force au profit des métayers.

5- RÉVOLUTIONS TECHNIQUES ET SPÉCIALISATIONS NOUVELLES

Nous avons déjà noté, pour la première moitié du XIXème siècle, les progrès réalisés à Saint-Antonin dans le rendement des blés, le recul des cultures industrielles et la lente progression de l'élevage et du fourrage dans les productions du sol. L'autosubsistance domine cette agriculture et elle en restera un des traits essentiels jusqu'à la seconde guerre mondiale.

L'évolution de l'outillage et du cheptel des animaux de trait suggère davantage l'idée d'une évolution très lente que d'une révolution. Les premiers chevaux à usage de trait semblent faire leur apparition au milieu du XIXème siècle : "*...Mon arrière-grand-père avait des mulets. A l'époque ils ne labouraient pas beaucoup, ils faisaient presque tout à la bêche. Ils avaient des mulets pour faire des petits charrois ou tracer les sillons pour semer le maïs. Alors ils avaient des jeunes mulets qu'ils dressaient et qu'ils revendaient. Après ils ont acheté une jument qu'ils ont faite pouliner aux environs de 1850 et de là ils ont toujours eu un cheval et une paire de bœufs ou une paire de vaches, ça dépend des périodes. A partir de la guerre de 1914, on a eu une paire de juments et même quand j'étais jeune on avait trois poulinières...*". Cette chronique est exceptionnelle, elle est celle d'une ferme relativement aisée et innovatrice du causse de Cazals. La progression du cheval est très lente dans les fermes saint-antoninoises et la très grande majorité des attelages que le tracteur remplacera après les années cinquante, sera encore composée de bœufs. Au demeurant, le mauvais état des chemins ruraux, les pentes abruptes qui mènent des causses aux vallées seront longtemps défavorables aux chevaux. Pourtant ils se répandent dans les fermes les plus prospères. On les emploie surtout pour les travaux les plus légers: herser, râteler; ils servent au transport des biens et des gens; ils sont le luxe d'une économie pauvre.

Du côté des autorités, l'encouragement de la race chevaline, connaît des fluctuations que signale cette correspondance du maire : " *Une station d'étalons de l'Etat existait il y a quelques années à Saint-Antonin. Elle n'y fut pas maintenue parce que l'installation n'en était pas satisfaisante. L'industrie privée y a suppléé depuis tant bien que mal. Nous avons toujours eu un établissement de ce genre, souvent deux mais les étalons sont de race et de qualité médiocres. L'installation est mauvaise, à ce point que dans l'intérêt de la circulation sur la voie publique et des mœurs, je serai dans l'obligation de faire fermer celui qui seul existe depuis trois ans. Cependant il répond à un besoin très réel et considérable pour notre contrée. Le nombre des juments saillies annuellement dans ce mauvais établissement est de 200 environ et il serait plus que doublé si nous avions une station d'étalons de l'Etat.*".(17)

Cette lettre révèle à la fois à quel point le souci des bonnes mœurs, et l'hygiénisation de la cité, prévalent alors sur tout autre motif et à quel point, aussi, la confiance aveugle dans l'initiative de l'Etat inhibe les possibilités d'initiatives locales positives.

La préférence pour les attelages de bœufs est aussi caractéristique d'une non spécialisation des animaux de trait. Ils sont souvent engraissés après la

(17). Arch. Mun. ;Reg. corr.; 17-12-1879.

période des labours et vendus comme viande de boucherie. Ils se vendent mieux sur ce marché que les chevaux dont le cycle de remplacement est beaucoup plus lent.

L'introduction de la charrue semble aussi avoir été très lente à Saint-Antonin. Les premières démonstrations dont nous avons trouvé trace remontent à la période de construction de la voie ferrée (vers 1857) mais elle ne commence vraiment à se répandre qu'à la fin du XIXème siècle. Le brabant, lui, fait une timide apparition aux lendemains de la guerre de 14 mais il n'est pas rare que l'antique araire soit encore employée à la veille de la seconde guerre mondiale. Ainsi vers 1940 dans une ferme assez prospère du causse : *"... moi, j'ai toujours connu le brabant mais aussi l'araire. Le brabant c'était pour le labour complet. Mais au printemps on traçait le sillon pour semer le maïs, les pommes de terre, les haricots, ...avec une araire, une charrue en bois avec simplement un soc en fer dessous..."*.

Quant aux faucheuses et aux moissonneuses, leur introduction n'est pas plus rapide. Pour Manié, jeune ouvrier agricole vers 1900, une faucheuse chez un nouveau patron est encore un élément de surprise. Une moissonneuse-lieuse, à la même époque, est un spectacle hautement futuriste- :*"...chez nous on l'a achetée en 1930. Mais la première qui est arrivée dans le pays c'était un voisin de chez nous qui était assez aisé. Il l'avait commandée en Amérique vers 1907 ou 8. ...elle était arrivée en pièces détachées et il était venu un américain pour la monter, c'était une révolution! "*. Un garagiste qui a commencé par vendre des machines agricoles confirme ce retard de la mécanisation de l'agriculture saint-antoninoise : *"...quand je suis arrivé ici, au début des années 30, je vendais pas mal de faucheuses. Il n'y en avait pas tant que ça encore, beaucoup moins qu'à Nègrepelisse (dans la plaine) par exemple. Ici, ils faisaient encore beaucoup de choses à la main alors qu'à Nègrepelisse ils en étaient déjà aux lieuses. C'était assez retardataire ici, les agriculteurs n'étaient pas très riches alors il fallait se débrouiller..."*.

Tous les témoins de cette époque ont le souvenir d'une accélération après la guerre de 14. Alors, mais alors seulement, on commence à parler d'une révolution technique :*"...il y avait cette mécanisation tractée par les chevaux qui a changé complètement le travail, qui nous a fait faire un bond en avant formidable. On avait des faucheuses, des moissonneuses-lieuses, l'entrepreneur venait battre le blé à la ferme... Cette mécanisation, il me semblait qu'on l'avait pour toujours, que ça ne changerait plus ... c'était déjà un progrès tellement important..."*.

La machine à vapeur aussi a été un facteur de changement. La première qui ait laissé une trace dans l'agriculture saint-antoninoise est celle que le pharmacien installe, en 1878, sur un domaine privé pour écorcer les bois.

Elles se multiplient vers 1890 et plusieurs entrepreneurs de la cité louent leurs services pour battre le blé ou presser les fourrages. Mais chez les petits propriétaires, le dépiquage à la main se pratique encore après la guerre de 14.

Les tracteurs, quant à eux, ne font qu'une très timide apparition à la fin des années trente et à la veille de la guerre, ils se comptent sans doute, dans toute la commune, sur les doigts de la main.

DÉCLIN DES PRODUCTIONS TRADITIONNELLES ET SPÉCIALISATIONS NOUVELLES

La crise du phylloxéra (1870-1890) et celle des prix agricoles des années 1880 ont profondément déstabilisé la société agricole saint-antoninoise; jamais au cours de la période étudiée l'exode rural ne sera plus massif qu'à

ÉVOLUTION DU CHEPTEL À SAINT-ANTONIN (18)			
	1866	**1872** (19)	**1911**
OVINS	10 097	6 945	2 800
BOVINS	768 (dont 36 vaches)	678	1 200 - 1 500
CHÈVRES	29	27	200
PORCS	287	440	1 000
CHEVAUX	189	173	?
ANES	43	33	?
MULETS	41	38	?
	122 ruches	250 chiens 28 dindes 95 canards 800 poules 820 pigeons	

(18) Source : Recensements (1866 et 1872) et correspondances du maire (1911); Arch. Mun.

(19) Ces chiffres, notamment pour les bovins et les chevaux, enregistrent sans doute le déficit caractéristique des périodes d'après-guerre.

ce moment-là. Ce sont les petits propriétaires qui sont les plus touchés car le vignoble était très morcelé et parce qu'ils avaient peu d'alternatives. C'est une période de repli sur l'agriculture vivrière. Beaucoup sans doute aussi fournissent la main-d'œuvre des carrières et des exploitations de phosphates qui sont alors à leur apogée et nécessitent un grand volume de charroi. Même l'élevage qui avait progressé jusqu'à 1866 est alors en recul.

La pêcherie professionnelle dans l'Aveyron disparaît aussi à la fin du XIXème siècle. Quatre ou cinq pêcheurs à Saint-Antonin, presqu'autant à Penne, approvisionnaient auparavant en poissons les marchés locaux. On n'en trouve plus trace au recensement de 1911.

Le syndicalisme trouve, à l'occasion de cette crise, ses premiers échos dans le monde agricole saint-antoninois. En 1885, une partie du conseil municipal pétitionne pour soutenir les mesures protectionnistes réclamées par la Société des Agriculteurs de France pour les blés et les animaux gras. En trente années, de 1870 à 1900, la production viticole baisse de moitié (20). Chassé des terres que l'on défriche un peu partout, le mouton lui aussi est en recul. En défi à cette crise, la spécialisation fourragère, plus rémunératrice, émerge à Saint-Antonin à la fin du XIXème siècle. Elle est rendue possible par l'accroissement de la demande qui résulte de la spécialisation à outrance de vastes régions (Languedoc viticole, régions céréalières du Nord). La reconversion dans le négoce d'une partie des anciens propriétaires fonciers crée des filières de commercialisation à longue distance que favorise aussi l'apparition des machines à presser. Les cantons de Caylus et de Vaour, la vallée de la Vère connaissent une évolution similaire. Vers 1910, il s'expédie en moyenne 1.700 tonnes de fourrage par an de la gare de Penne et, en 1920, on en charge 5.600 tonnes à Saint-Antonin. Le fourrage représente à cette époque environ le tiers du trafic transporté sur la ligne Lexos-Montauban et ce n'est pas un trafic à courte distance car Saint-Antonin vend du fourrage jusqu'en Belgique. Dans le bilan énergétique de la France de cette époque, la région de Saint-Antonin est fortement exportatrice de "pétrole vert". Sur la base de 8 francs le quintal vers 1910, le chiffre d'affaire des expéditions de fourrage qui se font au départ de Saint-Antonin (une partie vient du canton de Caylus) représente un chiffre d'affaire de 480.000 F soit la moitié du chiffre d'affaire de l'ensemble des foires du canton tel que l'évaluait le maire en 1881 (21). Ce boom des fourrages provoque un recul général des terres labourées et l'accélération de la diminution

(20). D'après les chiffres de l'octroi.
(21). Voir la correspondance citée au chapitre sur les foires.

du cheptel des moutons en est aussi la conséquence. Beaucoup d'agriculteurs signalent qu'il était courant, avant et après la guerre de 14, de réduire le cheptel (y compris les bovins) pour vendre du fourrage. La montée en puissance de l'automobile va précipiter ensuite le déclin de cette spécialisation. Il s'amorce dans les années trente, période pendant laquelle, par compensation, le cheptel s'accroît à nouveau (22). Les grands et moyens troupeaux sont cependant totalement étrangers au paysage rural saint-antoninois de l'entre-deux-guerres. Une progression de l'élevage à cette époque cela veut dire, dans chaque ferme, quelques moutons de plus, une deuxième paire de bœufs, ou deux ou trois vaches pour vendre quelques veaux de boucherie. Le paysage rural est toujours dominé par la polyculture:

"...Dans mon enfance, ici, (entre 1930 et 1940) nous ne connaissions pas les étourneaux et les sansonnets. Ce sont des oiseaux qui suivent les troupeaux et comme il y avait très peu d'élevage, ici,il n'y en avait pas. Et moi qui suis très près de la nature, quand j'en ai tiré un pour la première fois, il y a vingt ans, je ne savais pas ce que c'était...".

Faute de circuit de ramassage, la production laitière est peu importante dans la région jusqu'en 1940. Jean Doumerc signale pourtant en 1902 *(23)* que: *"...Feneyrols (dans le canton de Saint-Antonin) envoie journellement à Toulouse 16 à 17 bidons de lait..."*. Le fait même que cette quantité soit soulignée comme une manière d'exploit signale la faiblesse régionale du trafic des produits laitiers.

Au début du siècle et en dehors des fourrages, la région de Saint-Antonin est aussi réputée pour ses bœufs gras. La race locale de grands bœufs rouges dite "salers" est alors réputée jusqu'à Toulouse. Les bouchers de la "ville rose" viennent s'approvisionner sur les foires de la cité et on raconte encore à Saint-Antonin *" qu'ils laissaient sur leurs quartiers de bœufs un morceau de peau rouge pour faire voir à leur étal la qualité et l'origine de leurs viandes..."*. A la même époque, Doumerc signale aussi d'importantes expéditions de gibiers, volailles et truffes au départ de la gare de Saint-Antonin.

Le cheptel saint-antoninois se modifie assez rapidement entre les deux guerres. La mécanisation pousse au remplacement des bœufs par les chevaux. La race des bœufs "salers" disparaît peu à peu, remplacée progressivement -quand ce n'est pas par le cheval -par les bœufs blancs de l'Aquitaine qui ont la réputation d'une meilleure résistance à la chaleur.

---

(22). Signe de cette progression il y a, en 1932, 600 moutons, en moyenne, aux foires de Saint-Antonin.
(23) "Le Tarn et Garonne: Histoire, sciences ..."; ouvr. cité, p 81.

LA CULTURE DU CHANVRE A VAREN (24)

Ce que l'on ne voit plus dans nos régions, c'est la culture du chanvre, qui était pratiquée en général par tous les propriétaires-cultivateurs dans tous les champs appelés "chènevières" (canabar), terrains choisis dans les meilleurs et de préférence dans les bas-fonds et sur les rivages de la rivière.

Cette culture... exigeait une grande "routine", puisque le chanvre était traité par les familles de cultivateurs (chaque membre y trouvait son rôle) de la semence jusqu'au moment où, après avoir été filé à la quenouille et au fuseau par la main féminine des paysannes et tourné au rouet, il était livré en écheveaux de fil aux mains du tisserand du village...

...La graine de semence appelée "chènevis" (canabou en patois) semée en sillons au printemps donnait des tiges de 2 à 3 mètres de hauteur (analogues aux topinambours ou au sorgho) qui étaient éclaircies et butées dès que possible.

Il existait les pieds mâles et les pieds femelles (ces derniers donnaient la graine).

La récolte se faisait en août-septembre. Les pieds mâles d'abord, étaient mis en bottes de 15 à 20 cm de diamètre, attachées avec des brins d'osier ou de petites tiges de chanvre; les pieds femelles subissaient la même opération après que la graine eut été battue.

Toutes ces bottes étaient transportées au bord de l'Aveyron...

...Là, sur la berge, elles étaient liées l'une à côté de l'autre, de façon à confectionner, avec des barres en travers dessus et dessous, une espèce de radeau de cinq à six mètres carrés de surface; autant de radeaux suivant la quantité de bottes.

Ils étaient ensuite glissés dans le lit de la rivière, peu profonde à cet endroit, placés l'un contre l'autre, chargés de grosses pierres, afin qu'ils soient bien immergés et laissés dans l'eau pendant six à huit jours, même plus si on le jugeait nécessaire. Cette opération appelée "rouissage", qui avait pour but de décomposer l'écorce et de la détacher de la tige (substance dure comme du bois : "Las Bargaillos" ou "Luquetz") prenait fin après la durée de l'immersion.

C'est alors que le paysan s'engageait dans le travail le plus pénible et le plus malsain de cette culture. Il entrait dans l'eau à la hauteur du genou, vêtu d'un vieux pantalon, le torse nu, commençait par détacher des bottes de chanvre et, l'une après l'autre, par un formidable moulinet au-dessus de sa tête, les battait de toutes ses forces sur le flot de l'eau jusqu'à ce que l'écorce fut bien détachée de la tige.

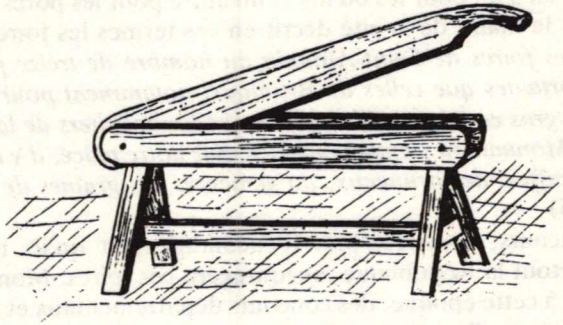
Après ce battage, ces javelles étaient placées sur la berge, disposées debout en faisceaux afin de les égoutter et sécher. Ainsi, après quelques jours le soleil avait tout naturellement terminé ce travail.

...Une fois bien sèches, elles été portées sous un hangar, passaient dans les mains des femmes. C'est là que commençait leur travail : c'était le broyage.

(24). Extrait de "Varen, son histoire" par F. Bouzinac, Ouvr. cité.

Cette opération consistait à séparer l'écorce (qui devait être le fil) de la tige, laquelle ne pouvait être utilisée que pour allumer le feu.

Pour le broyage était employé un appareil spécial appelé : "la broie" (Las Bargos, en patois), grosse lame de couteau en bois fixée sur un bâti à quatre pieds et articulée comme une cisaille. C'est sous cette lame, formant poignée à l'extrémité libre et maniée d'une main, que la broyeuse faisait passer en travers le paquet de tiges qu'elle tenait de l'autre main, pour les écraser et briser sous le poids de cette machine en mouvement.



La Broie (las Bargos), pour broyer les tiges de chanvre.

Ainsi broyées, les tiges totalement disparues, il ne restait dans la main de la broyeuse qu'une grosse poignée de filasse de chanvre, laquelle était passée ensuite entre les pointes d'une grosse carde, et puis d'un gros peigne pour finir d'enlever toutes les brindilles de tige qui s'y trouvaient accrochées.

Ces toisons livrées aux mains des fileuses à la quenouille et au fuseau, arrivaient toutes filées dans la boutique du tisserand. C'était en général pendant les longues veillées d'hiver que les fileuses effectuaient ce travail.

Comme elles étaient nombreuses à cette opération monotone, tous les soirs elles se donnaient rendez-vous, par groupes, tantôt chez l'une, tantôt chez l'autre pour passer la veillée en famille de façon que celle qui recevait, supportait les frais du feu et de la lumière (éclairage avec "lou carèl" ou "lous candélous") (lampe à huile ou petites torches fabriquées avec de la résine).

Ces petits clubs de quartier ne manquaient pas de charme, surtout pour les gosses qui pouvaient s'y faufiler. Dans cette petite potinière il y avait toujours de jolis contes à entendre, des histoires vraies, c'est à celle qui ferait rire le plus ou amuserait le plus. Les événements du pays était là aussi passés en revue et au crible. Nul n'était exempt de passer devant ce tribunal.

On taillait un "complet" ou un "pardessus" à Pierre ou à Paul, ainsi qu'une "robe" ou un "manteau" à Catinèlo ou Myoun. C'était le cinéma de l'époque, leur seule et petite distraction...

6. EXPLOSION ET DÉCLIN DES FOIRES

A la fin du Second Empire et dans les premières décennies de la Troisième République, on assiste à une véritable explosion des foires et des marchés. Au milieu du XIXème siècle, une nouvelle halle est construite à Saint-Antonin et il faut se lever tôt (3 heures en hiver et 4 heures en été) pour y assister aux transactions sur les grains. Entre 1860 et 1880, les places et les promenades sont aménagées et agrandies pour faire place aux étalages et aux foirails (il y en a un pour les bœufs et un autre pour les porcs et les moutons). En 1860, le maire de la cité décrit en ces termes les foires de Saint-Antonin: *"...Les foires de Saint-Antonin au nombre de treize par an sont autrement importantes que celles de Bruniquel notamment pour les bêtes à laine, les bœufs gras en très grand nombre que les bouchers de la Provence, de Toulouse et Montauban viennent acheter. Sur notre place, il y a beaucoup de gibier, des truffes, des pruneaux, du genièvre, des graines de trèfle et de luzerne. ..." (25)*

Par les concours, comices, prix d'encouragement qu'ils multiplient, l'Empire, et surtout la République, encouragent ces foires. Montauban n'a pas le privilège, à cette époque, des concours départementaux et un système de rotation en fait profiter chaque année un centre différent. Il s'en tient à plusieurs reprises à Saint-Antonin, souvent à l'occasion de la fête patronale. Ils sont l'occasion de déplacements de fanfares et de festivités. Le préfet ne dédaigne pas d'y promener son bel uniforme.

Des conférences agronomiques sont aussi organisées ces jours-là et l'on peut y assister à des démonstrations d'engrais et de charrues. Les agriculteurs en attendent une animation de la demande, les négociants une multiplication de l'offre. Les autorités croient à l'efficacité du spectacle comme antidote aux routines. En 1862, le préfet écrit au président du comice agricole de Saint-Antonin: *" ...Si vous connaissez dans votre circonscription quelque domaine susceptible, à l'aide de quelques améliorations de détail, de concourir pour la prime annoncée, vous voudrez bien vous mettre en rapport direct avec le propriétaire et stimuler son activité. Il est vivement à désirer que les agriculteurs de Tarn et Garonne se montrent dignes de la haute récompense que le Gouvernement de l'Empereur présente pour la première fois à leurs efforts et à leurs travaux...*

...La lice n'est sérieusement et réellement ouverte qu'aux propriétaires ou fermiers de domaines soumis à une culture sagement dirigée, en rapport parfait avec les circonstances locales où elle se trouve placée, bien réglée dans ses

(25). Arch. Mun. St-Antonin; Reg. Corr.

dépenses et productive dans ses résultats. Le jury n'a point à décerner une prime d'encouragement mais à récompenser des résultats acquis, d'une authenticité incontestable et dont l'exemple puisse être sûrement invoqué pour démontrer comment l'économie dans les dépenses, l'ordre dans le travail, le perfectionnement raisonné des méthodes culturales, l'heureuse alliance de la science et de la pratique et enfin une juste subordination de la culture aux circonstances qui la dominent, créent la prospérité présente et assurent l'avenir des exploitations rurales.

Une somme de 500 F et des médailles d'argent seront distribuées entre les divers agents de l'exploitation primée...".

Les foires se multiplient à tel point que le succès n'est pas assuré pour toutes. En 1869, dans le canton de Saint-Antonin, il y en a 12 à Verfeil, 12 à Parisot, 17 à Laguépie et 12 à Saint-Antonin. Dans une aire aussi proche il y en a davantage encore à Vaour, à Penne, à Bruniquel, à Montricoux, à Septfonds, à Caylus... .Prenant en compte ce dénombrement, le conseil municipal de Saint-Antonin émet cette année-là un vœu défavorable à la création de foires à Tonnac (dans le Tarn) et à Feneyrols: *"Feneyrols n'est qu'à sept kilomètres de Saint-Antonin... les foires à Feneyrols seraient sans utilité et présenteraient même des inconvénients ...".*(26)

Une autre fois ce sera à propos de projets similaires à Cazals ou à Lavaurette; la moindre bourgade tente, à cette époque, de créer ses propres foires. A la fin du XIXème siècle, ces créations de foires ou de marchés, et les modifications de dates de ces marchés, alimentent d'innombrables querelles de clocher. Elles sont en effet soumises à l'approbation de la préfecture qui consulte généralement les édiles du voisinage. Ces derniers sont rarement favorables aux projets de leurs voisins et ce d'autant moins qu'ils sont plus proches. C'est ainsi que la municipalité de Saint-Antonin ne soutient pas le projet d'une nouvelle foire aux chevaux à Caylus mais en accepte le principe à Caussade. La concurrence est alors très vive entre les foires et la suprématie n'est jamais assurée. D'autant que l'alchimie du succès ou de l'insuccès de ces foires est secrète et fluctuante. Une correspondance de trains plus ou moins avantageuse, la réputation d'un restaurateur ou d'un maréchal-ferrant, le zèle intempestif d'un employé des contributions ou de l'octroi, les tracasseries d'un commissaire de police, peuvent faire pencher la balance de façon imprévisible.

A la fin du XIXème siècle, autant les marchés de Saint-Antonin sont mal approvisionnés et peu fréquentés (la municipalité s'en plaint depuis le début du siècle) autant les foires paraissent encore prospères bien que déjà s'amorce une concurrence plus vive des foires de Laguépie à l'autre bout du

(26). Arch. Mun. St-Antonin; Registre des délibérations.

canton. En 1881, le maire écrit: *"...Le commerce agricole n'a jamais eu de l'importance dans le canton, le pays se suffit et consomme à peu près ce qu'il produit. Il y a quelques exportations de vin et de céréales mais en très petites quantités. Soit en vin 600 hectolitres: 30.000 F., en céréales 1.000 hectolitres: 20.000 F., les marchés de Saint-Antonin sont nuls. Il en a été créé à Laguépie depuis cinq ou six ans. Les marchés sur les limites du département de l'Aveyron, du Tarn et du Tarn et Garonne sont assez suivis mais les marchandises qui s'y vendent sont de peu de valeur: des pommes de terre, des châtaignes, des barriques, du jambon. C'est cependant là un accroissement d'affaires appréciable à 500 F par marché , soit dans l'année 25.000 F. ...".*

Les foires sont nombreuses dans le canton, il y en a 12 à Saint-Antonin, autant à Parisot et 13 à Laguépie. Les foires sont généralement bonnes. Il s'y fait beaucoup de transactions sur les bœufs gras, les bœufs de travail, sur les moutons et les porcs gras, dans la saison. En adoptant une moyenne de 75.000 F par foire, on arriverait à un total d'affaires de plus de 2.000.000 F... Je crois qu'on peut adopter comme approximatif ce dernier chiffre... J'ai omis dans les produits agricoles le tan ou écorce qui est un des produits de la commune de Saint-Antonin dont la plus grande partie est exportée. Cette partie peut représenter des ventes pour 20.000 F...". (27)

En 1892, ils se crée même trois nouvelles foires spécialisées à Saint-Antonin dont une pour les moutons et une pour les chevaux. La réputation de ces foires aux chevaux semble aller jusqu'en Espagne. C'est du moins ce que donne à penser une correspondance du maire (il est lui-même en relation d'affaires avec l'Espagne pour ses tanneries) qui prévient en 1911 un marchand de la province de Huesca que *" ... le 30 octobre, il y aura à Saint-Antonin, à l'occasion du concours agricole, un marché aux chevaux, poulains, mules et mulets. ...Cette date coïncide avec les marchés environnants, celui de Saint-Antonin sera certainement bien garni, aussi nous espérons que vous en profiterez pour faire des acquisitions et nous amènerez dans notre ville le plus grand nombre de vos collègues.*

Des primes et des diplômes seront accordés aux plus jolis sujets..." . (27)

Mais toutes les foires ne connaissent pas cette animation. Au village de Varen, par exemple, entre Saint-Antonin et Laguépie, 12 foires sont créées à la fin du XIXème siècle. Mais la brève carrière de ces foires fait dire à Felix Bouzinac, dans sa monographie sur Varen, que la nouvelle halle (construite par la municipalité en 1890) servira plus souvent de lieu de bal et de festivité qu'au négoce.

L'appât du gain, le mouvement des affaires, l'alchimie des échanges et de la richesse, n'expliquent pas exclusivement cette frénésie de création de

(27). Arch. Mun. St-Antonin; Reg. Corr.

foires qui s'empare alors du moindre village. Une foire réussie c'est aussi, à cette époque, une fête. Un habitant de Laguépie raconte qu'"*...autrefois quand nous étions jeunes, les jours de foire, les types étaient encore là à dix heures du soir à chanter et à crier...*" . Et il en allait de même à Saint-Antonin : "*Il y avait beaucoup de monde. C'était une véritable fête, la foire, autrefois. Quand le paysan avait l'argent à la poche, il laissait partir sa bourgeoise ou bien si sa bourgeoise n'était pas venue, il restait tout seul quitte après à repartir sur sa jardinière traînée par son cheval mais il allait faire un peu la noce avec quelques copains. Et nous allions les voir. Quand ils avaient bien bu, c'était amusant. Ils chantaient des chansons avec leur accent. Ils ne parlaient pas trop bien français...*".

Il n'y a pas de foire réussie sans quelques bonnes tables où faire bombance. Et il en faut pour toutes les bourses. La réputation d'un cuisinier de Saint-Antonin, au début du siècle, pèsera d'un bon poids quant à l'animation de ces foires.

L'argent, la circulation monétaire, sont aussi de cette fête où l'exubérance et la dépense participent souvent du même mouvement. Pour beaucoup de témoins de cette époque la liquidité de la monnaie était une des conditions du succès des foires. Beaucoup associent leur déclin à l'apparition des formes abstraites de circulation monétaire où l'argent devient jeu d'écriture:" *...C'était de très grosses foires et ça durait toute la journée. Et comme à l'époque on ne payait pas en chèque - c'était pas encore connu, cette affaire-là - on payait avec de l'argent, le soir les paysans restaient à la ville et la femme rentrait à la maison. Et eux gardaient quelques sous et ils allaient faire un peu la foire...*" .

"*...Le jour où ils ont commencé à payer par chèques, ils ont détruit les foires parce que, autrefois, à Laguépie, on ne vous payait qu'à deux heures de l'après-midi, sur l'avenue de la gare. Et ça faisait travailler les restaurants et tout. Tandis que maintenant, à 10 heures du matin, ils ont acheté et puis ils vous donnent un chèque et puis ils repartent de suite et les paysans font pareil, ils repartent chez eux, ils mangent chez eux...*"

La forme immatérielle, différée, que la monnaie scripturale introduit dans l'échange, dissout la gestualité complexe qui faisait de la foire un lieu où plaisirs et affaires faisaient souvent bon ménage. A la violence réelle de l'échange (tout échange est violence puisque les mécanismes du marché sont fondés sur des rapports de force), la monnaie scripturale introduit la distance et le simulacre d'une impossible rationalité. Ce simulacre participe aussi à sa manière au déclin de la fête qui était en partie un exutoire social de cette violence.

La foire est aussi, à cette époque, le temps fort essentiel des rythmes col-

lectifs et de la vie sociale. A Saint-Antonin, il n'est guère d'échoppes ou d'ateliers qui ne donnent congé, ce jour-là, à leurs ouvriers. Pour ceux qui viennent de la campagne c'est une rupture dans le rythme des jours, le moment où l'on "règle ses affaires". C'est le moment où chacun est à l'écoute des échos, des séductions, des productions du monde extérieur véhiculés par les marchands ambulants. Le spectacle, la discussion des hommes sur le foirail, le rire du voisin, les nouvelles des parents, amis et ennemis, sont aussi importants que les emplettes qu'on y fait.

Le grand succès régional, du point de vue des rythmes collectifs, c'est pendant longtemps la foire de Montauban. Surtout celle du printemps. Pour beaucoup de Saint-Antoninois et pour tous les ruraux qui ne sont pas trop éloignés d'une gare de chemin de fer c'est l'occasion privilégiée, le plus souvent la seule dans l'année, d'un voyage à Montauban : "*...A Montauban il y avait quatre grandes foires dans l'année mais on n'avait pas assez d'argent (vers1914) pour aller à toutes ces foires alors on y allait le 19 mars, c'était la plus grande. Ah! le 19 mars, il fallait aller à Montauban à la foire. Ah! on ne pouvait pas manquer ça! Nous étions quelques-unes à peu près du même âge, nous allions à la foire. Nous partions à 10 heures du matin, nous revenions à 5 heures. Alors on regardait - on n'avait pas d'argent -... on regardait les vitrines. Et voilà! On achetait un peu de pain et on allait manger au jardin des plantes. Là, toutes ensemble , on rigolait et puis le soir on revenait...*".

Toutes les communes du canton de Saint-Antonin ne sont cependant pas dans la mouvance des foires de Montauban. Laguépie, à l'Est du canton, est davantage dans la zone d'attraction des foires de Carmaux et d'Albi, la région de Parisot, au Nord-Est, est attirée par les foires, plus proches, de Villefranche.

Le déclin de la foire locale est souvent attribué par les témoins, non sans raisons, à la guerre de 14 et à l'irruption du camionnage. Les discontinuités d'espace, les ruptures de charges caractéristiques du transport par chemin de fer étaient éminemment favorables à une organisation discontinue, rythmée et ritualisée de l'échange. Elles réclamaient ces lieux privilégiés et ces temps forts du négoce que constituaient les foires. L'abolition progressive de ces discontinuités par le camionnage, et la transformation des circuits commerciaux qui en résulte, leur portera un coup fatal entre les deux guerres. Mais ces considérations n'expliquent pas tout. Elles n'expliquent pas, par exemple, la moindre résistance, à ce déclin général, des foires de Saint-Antonin, et la plus grande résistance jusqu'à une époque récente, des foires de Laguépie. Laguépie profite sans doute de la proximité des grands centres industriels d'Albi et de Carmaux. Son marché est au point de rencontre du Rouergue et de l'Albigeois sur l'axe fondamental de leurs

échanges. Il bénéficie d'une desserte ferrée de meilleure qualité. La ligne du Grand Central qui y pourvoit, prolongée vers Toulouse à partir de Lexos, a échappé à la marginalisation rapide du tronçon Lexos-Montauban. L'administration centrale n'y entretient pas de fonctionnaires d'autorité ou de surveillance (ils sont concentrés à Saint-Antonin). A cette époque, et à distance égale, il n'est pas rare que les agriculteurs préfèrent vendre sur un marché protégé des regards inquisiteurs. La tradition urbaine y est moins forte et ancienne qu'à Saint-Antonin et certains disent qu' *"...on s'y sentait davantage entre soi..."*.

Symétriquement et en sens inverse le chemin de fer, nous l'avons vu, pratique une politique tarifaire qui décourage la concentration du bétail sur Saint-Antonin. De l'ouverture de la ligne à la guerre de 14, la municipalité n'a de cesse de réclamer à la compagnie d'Orléans la gratuité des voyages (accordée au départ de Montauban) pour les "toucheurs" qui accompagnent le bétail. Elle réclame aussi la réciprocité pour les tarifs réduits sur les billets aller et retour (réduction accordée seulement à destination de Montauban) et des agrandissements à la gare de marchandises. La communauté de Penne a les mêmes problèmes : *"...Considérant qu'il a été expédié 1.713 tonnes de fourrages en 1909 et 1.634 en 1910, 794 tonnes de bois en 1910, 36 tonnes de fumier en 1910, 10 tonnes de sable en 1910, l'assemblée communale demande à l'unanimité de ses membres que la compagnie d'Orléans veuille bien installer un pont à bascule à la station de Penne..."*. (28)

Démarches le plus souvent vaines. Les fourrages non abrités se gâtent, les phosphates sont délavés par les pluies mais la compagnie d'Orléans a décidé de façon presque inexorable, depuis 1865, de ne plus investir aussi peu ce soit sur la ligne. Et ce, au nom d'un constat à courte vue de non rentabilité qui ne prend pas en compte la contribution du trafic local au trafic général des grands axes voisins.

Dès avant la guerre de 14, les signes de faiblesse se multiplient pour les foires de Saint-Antonin. En 1908, par exemple, le maire écrit à la compagnie d'Orléans pour demander : *"... un train supplémentaire à l'occasion du concours départemental qui aura lieu à Saint-Antonin le 8 septembre, train qui partirait de Montauban vers 2 heures de l'après-midi et repartirait vers 11 heures du soir pour arriver à Montauban à minuit. Ce train permettrait aux voyageurs des stations situées sur la ligne de Lexos-Montauban d'assister aux fêtes de mardi qui seront particulièrement brillantes étant donné leur programme et le cadre merveilleux où il sera exécuté. Le jour du concours départemental coïncidant avec les fêtes votives de Saint-Antonin qui ...attirent un*

---

(28) Arch. Mun. de Penne; Registre des délibérations.

grand nombre d'étrangers, nous croyons que le nombre de voyageurs sera très considérable pour la raison citée plus haut...". (29)

La compagnie accepte cette proposition sous réserve que la municipalité garantisse un minimum de recette de 296 F 80. Au prix de l'aller et retour Montauban-Saint-Antonin, à cette époque, cette garantie équivaut au prix du billet de 60 voyageurs. Le refus de la municipalité de garantir cette recette relativise quelque peu l'ordre de grandeur de l'affluence escomptée. En 1905 déjà, le syndicat des bouchers de Toulouse avait menacé de ne plus fréquenter les foires de Saint-Antonin si le foirail aux bœufs n'était pas déplacé (le foirail habituel était malcommode). La municipalité prend quelques mesures d'organisation mais résiste aux projets de changement :

"...Il ne vous échappera pas, Monsieur le Président, que la place où se tient le concours ne serait pas assez spacieuse pour contenir les bœufs amenés et qu'en outre, la boue qu'il y a tout l'hiver par la suite de l'écoulement des eaux qui se fait très difficilement, la disposition du terrain ne s'y prêtant pas, rend la circulation très désagréable.

Il y a ensuite une autre question qui est encore plus grave, que vous apprécierez, je n'en doute pas. C'est qu'il existe sur la promenade un certain nombre de débitants et de commerçants qui paient de fortes patentes et des loyers très chers et qui pour eux serait la ruine complète si le foirail venait à être déplacé.

J'aime à croire que tenant compte de la justesse de ces observations et du bon vouloir du conseil municipal vous continuerez comme par le passé à fréquenter nos foires..."

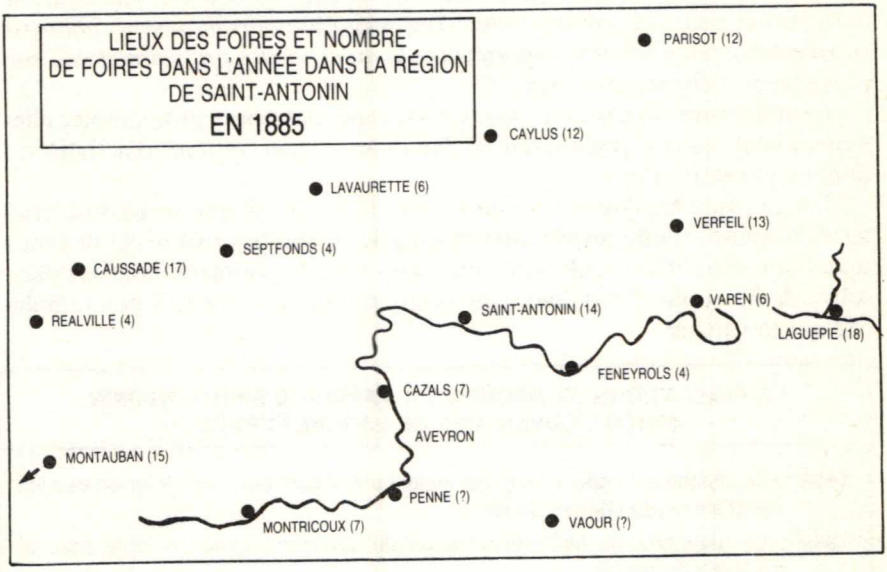
Les commerçants de la cité ont en effet mené une longue guerre pour que chaque quartier ait son foirail. L'un a celui des bœufs, l'autre les moutons, l'autre la laine, un autre encore les "comportes". On devine que le moindre changement dans ces dispositions est de nature à bouleverser les équilibres politiques de la commune. C'est un facteur incontestable d'immobilisme dont le conflit avec les marchands de bestiaux met en évidence qu'il n'est pas favorable aux foires. Un autre facteur de déclin des foires c'est aussi certainement l'octroi que, par immobilisme fiscal (une vieille habitude fiscale est plus facile à faire accepter qu'un nouvel impôt, écrivent souvent les maires de Saint-Antonin dans leurs correspondances) , la municipalité, malgré les pressions de l'administration, n'abolit finalement (sous la contrainte de la loi) que vers 1928.

Les foires semblent aussi, au début du siècle, faire de moins en moins bon ménage, dans l'esprit des édiles, avec les projets touristiques qui vont désormais dominer la politique municipale. Signe de ce basculement des

(29) Arch. Mun. Saint-Antonin; Reg. Corr.

priorités, le foirail des bœufs est déplacé en 1914 pour faire place à l'aménagement de la promenade et accueillir l'établissement thermal (les notables rêvent même d'un casino).

La facilité de ce transfert contraste singulièrement avec les réticences qu'opposait, quelques années auparavant, la municipalité à des transformations réclamées par le syndicat des marchands de bestiaux. A une époque où le moins que l'on puisse dire est que le retour à la terre n'est pas à la mode, les foires, de façon sans doute plus inconsciente que programmatique, font peut-être tache dans ces projets. Elles ne sont pas du "meilleur goût" pour les riches estivants que les notables espèrent alors attirer dans la cité.



7. UNE ESQUISSE DE RÉVOLUTION INDUSTRIELLE (1860-1880)

Nous avons déjà signalé la stagnation technique et commerciale des activités industrielles traditionnelles de Saint-Antonin (tanneries, draperies et papeteries) au cours de la première moitié du XIXème siècle. Antérieurement à la construction de la voie ferrée, les seuls investissements industriels dont les archives aient gardé trace sont les briqueteries et les fours à chaux

qui se multiplient dans la commune entre 1830 et 1860 (6 fours à chaux et 6 briqueteries). Leurs promoteurs sont pour moitié des entrepreneurs du bâtiment et pour une autre moitié des agriculteurs. La cité n'a pas le monopole de ces entreprises qui sont surtout situées dans les campagnes environnantes (au hameau de Laussier notamment). En 1876, il se construit encore trois fours à chaux à la Maladrerie, aux portes de la ville. En dehors du bâtiment, l'agriculture saint-antoninoise semble avoir profité très tôt de cette industrie. Lors de l'enquête "commodo et incommodo" une voisine d'un de ces fours à chaux en construction déclare, en 1844, que "*... ce projet ne peut, à son avis, n'être d'aucun inconvénient tandis qu'il sera du plus grand avantage pour la localité qui trouvera sur les lieux à meilleur marché la chaux dont elle aura besoin pour ses constructions. Avantage qui pourrait devenir immense si, comme le fait espérer le propriétaire, la modicité des prix permet de l'employer pour l'engrais des terres...*".

L'importance de ces entreprises n'est cependant pas considérable, elles n'emploient qu'une main-d'œuvre familiale et leur rythme d'activité est dominé par la précarité.

Il faut attendre l'ouverture de la voie ferrée pour que se dessine vraiment l'esquisse d'une révolution industrielle. L'eau des rivières et des ruisseaux qui avait été la seule force motrice - avec les animaux pour les pressoirs à huile - utilisée par l'industrie saint-antoninoise est peu à peu remplacée par la vapeur.

INSTALLATIONS DE MACHINES A VAPEUR A SAINT-ANTONIN APRÈS L'OUVERTURE DE LA VOIE FERREE *

1858 : Une machine à vapeur (fixe) est installée à la gare pour alimenter en eau les installations du chemin de fer.

1859 : La papeterie du Martinet s'équipe de cylindres creux en fonte pour le séchage du papier.

1860 : Un industriel construit une filature à vapeur sur la rive gauche de l'Aveyron.

1863 : Installation d'une machine de 6 CV à la filature du ruisseau de Saint-Sulpice. Installation d'une machine à vapeur de 12 CV à la papeterie du Martinet.

1866 : Un filateur saint-antoninois se voit refuser l'autorisation d'installer un moulin à vent sur le faîte de sa filature.

1867 : Installation d'une machine à vapeur de 4 CV à la cartonnerie.

1872 : Installation d'une machine de 12 CV à la papeterie.

1878 : Installation d'une machine à vapeur pour animer une machine à écorcer les bois.

* Source : Arch. Mun.; dossier des autorisations administratives.

Le goût d'entreprendre qui saisit alors les petits industriels et les artisans saint-antoninois est sans doute en grande partie une retombée culturelle de la construction de la voie ferrée. Quelques apports extérieurs apparaissent aussi à cette époque puisque la filature la plus importante est l'œuvre d'un industriel venu du département du Nord. Une modernisation de l'outillage accompagne probablement cette révolution de la force motrice mais elle a laissé moins de traces car l'installation des machines n'est pas soumise à des procédures administratives.

Une correspondance du maire nous apprend pourtant qu'il y en a, en 1872 : *"...450 broches actives dans les filatures de laine de Saint-Antonin, 200 broches inactives, 12 métiers à tisser la laine et 24 métiers à tisser à la fois le coton, le chanvre et le lin..."*(30). Par rapport au niveau technique de la draperie saint-antoninoise au début du XIXème siècle c'est un progrès qui n'est pas négligeable. Cette révolution industrielle s'essouffle cependant très vite. Le boom des phosphates (31), entre 1870 et 1880, y contribue sans doute. C'est au cours de cette décennie que l'adjudication par la municipalité de la ferme de l'octroi atteind son record historique. Enchère à 8.010 francs en 1875 alors qu'en temps ordinaires l'adjudication se fait plutôt autour de 6.500 - 7.000 francs par an. Ce boom met en circulation une masse monétaire très importante, attire la main-d'œuvre des autres secteurs d'activité par des salaires plus élevés et casse le lent décollage économique des spécialisations et des qualifications plus anciennes de la cité. A une moindre échelle c'est un peu une logique de ruée sur l'or qui se joue à Saint-Antonin au cours de cette décennie et comme dans beaucoup de cités minières américaines elle laissera, la fièvre passée et le filon épuisé, un paysage en partie ruiné. Au plus fort de ce boom, en 1877, le maire écrit : *"... L'administration a voulu dans le courant de cette année mettre en adjudication au rabais divers travaux communaux sans que personne se soit présenté pour soumissionner. Le manque d'entrepreneurs provient de la cherté de la main-d'œuvre, c'est à dire du prix de la journée d'ouvriers qui a enchéri depuis l'exploitation des carrières de phosphates..."* (32)

Le malthusianisme étroit du monde patronal de cette époque explique aussi son incapacité à résister à cette concurrence nouvelle. Le niveau des salaires et les rapports sociaux sont souvent peu attractifs à cette époque dans la petite industrie saint-antoninoise.

C'est ce que donne à penser, par exemple, avec le mépris social en

(30) Arch. Mun.; Reg. Corr.

(31). Nous ne reviendrons pas sur cette activité qui a été traitée au chapitre sur le chemin de fer.

(32). Arch. Mun.; Reg. Corr.

EFFECTIF DES MÉTIERS NON AGRICOLES A SAINT-ANTONIN EN 1891 (33)

INDUSTRIES DIVERSES	
Cartonnerie	1
Tannerie	34
Papeterie	5
Cloutiers	8
Tourneurs	5
Ferblantiers	7
Couteliers	4
Chaufourniers	4
Extraction	4
Mécanique	2

ALIMENTATION (commerce-artisanat)	
Boulangers	13
Epiciers	18
Bouchers	3
Charcutiers	3
Meuniers	12
Presseurs d'huile	2
Aubergistes, cafés restaurants	11
Pâtissiers	1
Pêcheurs	3
Brasseurs, limonadiers, marchands de boissons	16

BATIMENT	
Entrepreneurs	2
Charpentiers	23
Scieurs	6
Menuisiers	16
Serruriers	5
Maçons	26
Plâtriers	9
Briquetiers	5
Tailleurs de pierre	1

TRANSPORTS	
Chemin de fer	10
Cantonniers	7
Charretiers	5
Facteurs	4

TEXTILE	
Filature	3
Tisserands	17
Teinturiers	2
Sergers	2
Cordiers	1
Chimistes	1
Chiffonniers	2

VETEMENT-CHAUSSURE-TOILETTE	
Cordonniers	31
Sabotiers	11
Couturières	20
Tailleurs	9
Lingères-repasseuses	12
Modistes	6
Chapeliers	5
Perruquiers	7
Brodeuses	1
Marchands de tissus	1

COMMERCES ET ARTISANS DIVERS	
Charrons-forgerons	24
Bourreliers	4
Tonneliers	4
Quincaillers	2
Horlogers	3
Commerces divers	5
Négociants (grossistes)	24

DIVERS	
Prof. libérales	14
Sages-femmes	2
Force publique	6
Fonctionnaires	6
Employés	6
Instituteurs	14
Banquiers	1
Ingénieurs	1
Domestiques	28
Voyageurs	2
Clergé	24

(33) Uniquement les personnes actives. Source : liste nominative du recensement.

prime, cette correspondance d'un filateur saint-antoninois au commissaire de police en 1869 : *"...J'ai quatre drôlesses de filles qui sans m'avertir ni rien se sont mises en grève. Ce matin elle me laisse (sic) pour ainsi dire seul avec un travail énorme sur les bras. Je viens savoir auprès de vous si on peut ainsi impunément quitter un chef d'établissement sans en avoir motif..."*(34)

Pour toute la période étudiée, c'est le seul cas de grève dont nous avons trace tant il est vrai que la forme essentielle de la lutte des classes à Saint-Antonin de 1850 à 1940, c'est l'émigration.

Quand le déclin des phosphates s'amorce l'économie saint-antoninoise sort affaiblie de cette décennie aux fastes précaires. Répondant à une enquête le maire décrit ainsi, en 1881, l'industrie du canton (hors les phosphates): *"...L'industrie dans le canton a pour objet...*

- L'exploitation de deux fabriques de papier de paille à Saint-Antonin. L'une a été obligée de fermer cette année, l'autre fait peu de travail. Le chiffre des affaires de cette industrie peut être évalué à 60.000 F.

- Quatre fabriques de cuirs et tanneries ... le chiffre de leurs affaires peut être évalué à 300.000 F.

- Deux filatures de laine à Saint-Antonin qui ne travaillent qu'à façon, affaires: 20.000 F.

- Deux fabriques d'étoffes de laine, peignage, foulonnerie. Valeur des affaires de ces industries: 50.000 F.

- Deux fabriques de chaux hydraulique: 60.000 F.

- Dans la commune de Varen deux minoteries font un chiffre d'affaire de 100.000 F.

- Une fabrique de chapeaux de feutre à Varen. Affaires: 100.000 F.

- Exploitation de gypse et de plâtre à Varen. Affaires: 50.000 F.

L'ensemble des petits commerces que font les marchands de détail, les boutiquiers, n'est pas appréciable...".(35)

8. L'EFFONDREMENT DES MÉTIERS NON AGRICOLES (1890-1914)

Le texte ci-dessus met en évidence le recul technique et l'agonie de la papeterie saint-antoninoise. Vers 1880, elle ne fabrique plus que des papiers médiocres et de faible prix, elle va disparaître complètement avant la fin du siècle. Malgré la modernisation dont elle a été l'objet, la draperie confirme aussi son lent déclin,elle travaille pour l'essentiel "à façon" donc pour un

(34) Arch. Mun.

(35) Arch. Mun.; Reg. Corr.

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF (pop. active) **DES DIFFÉRENTS CORPS DE MÉTIERS** (hors agriculture) **À SAINT-ANTONIN**

Secteur d'activité	**1866**	**1891**	**1911**	**1936**
INDUSTRIES :				
Textile	52	25	6	0
Papier-carton	9	6	0	0
Tanneries	12	34	13	1
TOTAL :	73	63	17	1
Alimentation et restauration, hôtellerie, cafés.	90	85	58	49
Bâtiment	105	87	51	51
Vêtement - chaussure - toilette	139	103	47	34
Extraction	7	8	?	12
Artisanats liés à l'agriculture (charrons, forgerons, bourreliers)	18	30	19	16
Transports	42	26	16	38
Industrie et artisanats divers	8	25	18	27
Commerces de détail divers	8	10	4	9
Négociants en gros	0	24	22	20
Domestiques	65	28	37	18
Enseignants	4	14	23	24
Clergé et religieuses	?	24	15	4
Employés / fonctionnaires	16	21	17	36
Professions libérales	14	16	7	7

marché fort étroit. Le recul local de l'élevage du mouton ne lui est pas favorable, pas plus que l'abandon progressif des cultures de chanvre de moins en moins avantageuses au gré de la baisse générale, à cette époque, du prix des cotonnades. La crise majeure des activités non agricoles s'accélère, nous l'avons vu, à partir de 1890. Nous n'avons examiné jusqu'ici que les chiffres globaux de cet effondrement de la population active. Il est également intéressant d'examiner comment les choses ont évolué dans chaque branche d'activité.

Tout d'abord, il est quelques métiers qui résistent à l'effondrement quasi général de l'emploi entre 1890 et 1914. Les tanneries, par exemple, emploient en 1891 trois fois plus de monde qu'elles n'en ont jamais occupé pendant le siècle. Sous la conduite d'un maître tanneur dynamique - il est aussi le maire de la cité à cette époque - la tannerie saint-antoninoise, malgré son retard technique (on n'y pratique pas le travail à la cuve électrique qui accélère beaucoup le tannage des peaux), s'est spécialisée dans des productions de qualité grâce à une main-d'œuvre très expérimentée. Son déclin ultérieur est essentiellement lié à la réorientation des ambitions de descendance de la principale dynastie de maîtres-tanneurs de la cité (le fils du maire choisit la carrière militaire).

Les métiers qui travaillent directement pour l'agriculture - charrons, forgerons, bourreliers - progressent également puis se stabilisent à un niveau assez élevé. Leur déclin en 1911 et 1936 est en partie artificiel car une partie des mécaniciens et des garagistes (comptés dans le secteur divers et transports), dont le nombre est en augmentation à cette époque, travaillent aussi pour l'agriculture. Beaucoup de ces mécaniciens et garagistes sont d'ailleurs issus de famille de charrons et de forgerons. Ces corps de métiers profitent des progrès de l'outillage agricole dont ils assurent la fabrication, la vente ou les services. Ils profitent aussi de l'accroissement du cheptel de trait et du volume considérable du commerce des fourrages. L'effectif des négociants - pour la plupart ils font le négoce du fourrage - est à peu près stable jusqu'à la seconde guerre mondiale. Autre métier qui ne recule pas pendant cette période c'est celui d'enseignant. Le nombre d'instituteurs progresse de façon à peu près symétrique au déclin du clergé qui assurait une bonne partie des fonctions d'enseignement jusqu'en 1911. Tous les autres corps de métiers sont en recul très rapide entre 1890 et la grande guerre. Les spécialisations industrielles de la cité sont les plus touchées par cette crise. Elles sont presque toutes moribondes en 1914 et seule une fabrique de montepaille y maintient, à cette date, une présence industrielle très modeste. Mais le déclin quantitativement le plus important pour Saint-Antonin c'est celui du commerce et de l'artisanat qui pourvoyaient à l'essentiel des besoins

VIE ET MORT DES ARTISANS ET DES OUVRIERS CLOUTIERS DE SAINT-ANTONIN (36)

1 - L'atelier du père, artisan cloutier près d'Albi, vers 1870.

"...A l'entrée de la cité, dans une maison basse, d'un rez-de-chaussée de plusieurs pièces, on entendait des chiens aboyer à tout instant... C'était la boutique du cloutier Petit. Avec ses trois fils, deux ouvriers, en tout six cloutiers, tapant du marteau sur l'enclume, un bruit sourd à ne pouvoir s'entendre. A 500 mètres de la forge, on les entendait de cinq heures du matin à huit heures du soir...

...Un après l'autre, un clou sortait de la filière, rond, plat, aile de mouche, octogone pour fer à cheval, plat pour fer à bœuf, rond comme une pièce de 20 sous pour ferrures de portes. Enfin, de toutes les formes, suivant l'usage.

Du XVIIème au XVIIIème siècle, ce commerce était florissant, chaque ouvrier était heureux, le samedi soir, de compter ses huit à dix mille clous fabriqués en une semaine. Six jours, soixante-douze heures de travail. Car souvent à la veillée, on travaillait une heure ou deux, pour gagner environ 1,50 F à 2 F par jour, de 10 à 12 francs par semaine. Et avec ça nourrir une famille parfois nombreuse. A côté de la forge : une pièce formant cuisine qui servait à l'épouse Petit d'atelier de couturière. Elle occupait cinq ou six ouvrières et apprenties tirant l'aiguille de bon matin au soir tard. Elles non plus n'étaient pas bien payées, six et dix sous par jour, nourries tant bien que mal...

Le chien tournait dans la boue faisant fonctionner le soufflet, donnant de l'air au brasier qui rougissait les fers à confectionner les clous. A chaque tour la roue faisait "flou-flou". Le chien, tirant la langue, abandonnait souvent la roue pour aller se désaltérer. Alors, une voix s'élevait :

- Allons ! Castor, veux-tu vite revenir à ton travail.

La pauvre bête regagnait sa roue, la queue entre les pattes, de peur d'être battue et tournait des heures entières. Puis, remplacée par un deuxième chien. La maison Petit était pourvue en rechange, en possédant jusqu'à cinq et six..."

2 - L'arrivée du fils à Saint-Antonin, le travail d'ouvrier cloutier vers 1880.

"...Descendant la vallée de l'Aveyron, il échoua à Saint-Antonin avec sa boîte derrière son dos qui contenait tout son linge, sa bourse, un vieux porte-monnaie contenant vingt francs...

Tout d'abord, il fallait trouver du travail. Hélas ! les places de cloutier étaient prises. Il existait deux cloutiers qui occupaient l'un quatre ouvriers, l'autre deux. Le patron des quatre ouvriers lui dit :

- Je n'ai pas beaucoup de travail, mais il me faudrait un ouvrier qui sache faire les clous à ferrer les chevaux.

Difficiles et effilés, tête deux fois, ou presque, hexagonale, quatre, cinq, six faces : les clous à bœufs demandent beaucoup de travail. Pour chacun, une tête exige quelques coups de marteau de plus, cela n'avance pas beaucoup. Il y a du poids, mais pas de quantité. Ce travail est payé au cent. Il lui offre cinq francs le mille, quoique plus longs à fabriquer à cause de la longue pointe : cinq, six, sept centimètres, d'une finesse sans bavures. Chaque clou exige vingt coups de marteau. Pour en faire un cent, il fallait une demi-journée. Etant d'un bras habile,

(36) Extraits des mémoires de Jean Manié; Ouvr. cité.

tout seul à se nourrir, il accepta. Il fallait qu'il travaille pour manger. Les autres ouvriers étaient incapables de faire ces clous pour bien gagner leur vie, ils n'étaient pas assez habiles.

Donc Jules se mit au travail le lendemain, ayant trouvé pension à un franc par jour, dans une petite auberge.

Le premier jour, il ne gagna pas grand chose, il fit quand même cent clous, il avait gagné 0,50 F. Il se dit : "Je n'en sortirai pas.". Le lendemain, il en fit deux cents, cela faisait un franc. Le patron avait compris que ce n'était pas possible, il lui dit :

- Je vous donnerai deux francs par mille de plus.

Il ne voulait pas gâcher le métier. Le patron, lui, ne connaissait pas bien la fabrication de ces clous. Il avait une forte commande, assez bien payée, seulement il était gourmand, il se gardait un très gros bénéfice. Jules l'avait compris, aussi, il s'était dit :

- Pourvu que je gagne ma vie comme les autres, il n'y a que moi pour faire ce travail. S'il veut que j'en fasse davantage, s'il est pressé, il me donnera dix francs le mille.

C'est ce qu'il fit. Il faisait près de trois cents clous, ce qui lui faisait une bonne journée.

Etant trop petit, il fallut surélever l'escabeau, il ne pouvait atteindre à la filière.

Chaque ouvrier était obligé d'alimenter un jour la forge et d'entretenir le foyer. Ce jour-là, il faisait moins de clous : enlever le mâchefer, s'occuper du soufflet, des chiens, tout cela prenait du temps. La journée était du matin six heures jusqu'à dix-neuf heures. Comme ils étaient à la tâche, peu importait s'ils perdaient des heures, ils avaient des clous en moins à la fin de la semaine, pour gagner environ 2 à 2,50 F par jour..."

3 - La fin des cloutiers (vers 1890)

"...Le travail, de nouveau, se trouve ralenti. Le patron ne peut occuper ses ouvriers que cinq jours par semaine, les clous ne se vendent plus, ils sont trop chers. La machine fabrique bon marché. Renvoyant des ouvriers, c'est par le dernier rentré qu'il commence...

Le malheur revient chez Jules. La maison de Leiris, la clouterie, fut fermée et Jules congédié de nouveau. Toujours cette maudite machine. Comme il n'était pas maladroit, ayant travaillé au montage de galoches à Brive pendant son tour, un fabricant de galoches et de sabots lui donna du travail. Il gagnait davantage qu'à faire des clous. Il fallut refaire l'apprentissage, car le mauvais travail est toujours pour les derniers rentrés dans la maison...

...Quatre mois après, le patron fit banqueroute. Il ferma sa maison et quitta le pays. Voilà Jules à nouveau sans travail. Il se fit chiffonnier. A ce moment-là, les peaux de lapin se vendaient bien. La mode était au chapeau mou, les femmes avaient des fourrures en peaux de lapins. Une boîte sur le dos, avec du fil à coudre, des épingles, des lacets, boutons, il échangeait la marchandise, il gagnait deux fois, il s'en sortait et réalisait un bénéfice substanciel dans les premiers temps. Mais la peau de lapin ne se vend que l'hiver. L'été, ce n'est plus la même chose, la mode change toutes les saisons, il fallut déguiser la mendicité en vente..."

locaux et régionaux et qui employaient l'essentiel de la population active non agricole de la commune.

Toute cette économie presque autarcique, et jusque-là peu touchée par les productions extérieures, s'effondre au cours des 20-25 années qui précèdent la grande guerre. La crise la plus rapide est celle des métiers de l'habillement, de la chaussure et de la toilette. De 103 en 1891, l'effectif des tailleurs, modistes, couturières, fabricants ou marchands de chapeaux, perruquiers, barbiers, galochiers,sabotiers et cordonniers, passe à 47 en 1911. Plus du tiers de la population active dans le bâtiment, l'alimentation (transformation et commerce de détail) et les divers autres commerces et artisanats, disparaît également.

Bien qu'elle soit importante, la concurrence des productions extérieures n'explique pas tout. Ce déclin est aussi en partie corrélatif de la diminution de la population agricole. Par ailleurs, la crise du vignoble (phylloxéra), dont presque tout le monde en ville travaillait quelques parcelles, réduit la marge d'autoconsommation qui équilibrait la précarité de beaucoup de ces métiers.

La pression des besoins nouveaux pousse aussi une part croissante de cette population active à rechercher à l'extérieur des situations plus rémunératrices. L'industrie du chapeau de paille qui est à son apogée, au tournant

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF DES MÉTIERS NON AGRICOLES À PENNE (37)

ANNÉES / MÉTIERS	**1856** (38)	**1901**	**1911**	**1921**	**1936**
Textile (tissage, corderie... etc)	(193)	55	24	9	5
Travail des métaux	(15)	9	9	8	8
Travail du bois (hors bâtiment)	(3)	1	0	0	1
Vêtements - chaussures	(50)	23	20	12	1
Alimentation	(67)	16	16	13	7
Transports	(27)	16	18	15	14
Bâtiment	(88)	21	19	11	4
Prof. libérales et clergé	(14)	7	5	4	1
Fonctionnaires, employés (facteurs, enseignants)	(6)	10	10	12	12
Négociants	0	1	6	5	4
Rentiers	(36)	5	6	1	0

(37) Source : listes nominatives des recensements.

(38) Pour 1856, les chiffres mentionnés confondent actifs et inactifs vivant des ressources d'un type de métier (il faut compter en moyenne 2 à 3 fois moins d'actifs)

du siècle, dans la commune voisine de Septfonds est aussi un pôle d'attraction puissant pour la population ouvrière chroniquement sous-employée de Saint-Antonin.

C'est aussi à cette époque que les métiers non agricoles disparaissent presque complètement des hameaux et de toute l'aire rurale de la commune. Le hameau le plus important, Servanac (au XIXème siècle, il a la dimension de beaucoup de villages d'autres régions), comptait encore, en 1891, un curé, deux instituteurs, un menuisier, un forgeron, un cordonnier et un charpentier. Sur le même causse on pouvait aussi trouver dans lès hameaux proches de Servanac trois maçons, trois cordonniers, deux tisserands, deux couturières et un charpentier. En 1911, dans la même aire on ne recense plus, hors l'agriculture, qu'un prêtre et deux instituteurs.

Il en va de même à Penne dont la plupart des paroisses rurales perdent la plupart des corps de métiers qui y coexistaient avec l'agriculture.

Le rythme de l'effondrement de l'emploi dans les secteurs d'activité extérieurs à l'agriculture est aussi à peu près synchrone à Penne et à Saint-Antonin. Du moins jusqu'à la guerre de 14.

La période cruciale de la crise est aussi celle qui court du tournant du siècle à 1914.

Si cette crise paraît à ses débuts un peu moins rapide qu'à Saint-Antonin c'est en grande partie parce que le déclin est masqué par les caractéristiques d'une part importante de ces emplois. La fabrication des licols et cordes de chanvre, qui est une très ancienne spécialisation pénole, employait en effet une main-d'œuvre souvent saisonnière, majoritairement féminine pour laquelle cette activité était souvent complémentaire de l'agriculture.

Une Pénole raconte : *"...A ce moment-là, vous savez, (vers 1914) quand vous passiez dans la rue vous entendiez toujours tric! trac! tric! trac!. C'était le mouvement des métiers à licols. L'hiver, les hommes qui n'avaient rien à faire avaient un métier à la maison et s'ils faisaient quelques douzaines de licols ils avaient un peu de sous. ...Il fallait faire des pelotons pour monter les pièces, un sou chacun. Il fallait en faire des pelotons pour gagner une journée: des pelotons comme ça, pardon!*

...Il y avait un bonne dame ici qui disait: "Moi je me mets de l'argent de côté toute l'année et si peu que je gagne aux licols ... j'en ai pour acheter une moitié de cochon au 1er janvier!".

...L'hiver, s'il y avait des commandes, tout le monde ici travaillait, les hommes, les femmes. Ça ne faisait pas beaucoup de sous mais quand même de quoi acheter quelques petites choses au voyageur qui venait de Montauban. Alors il passait tous les jeudis et tous les jeudis il fallait lui donner un peu de sous. Il faisait un carnet et il fallait lui donner pour payer les serviettes, le tablier, les assiettes qu'on lui avait commandés. Alors on disait : "Il faut

quand même demander un peu d'argent au patron car le voyageur il passe aujourd'hui.".

- Alors, combien il vous faut?

- Donnez-moi vingt sous, quarante sous, ...ce qu'on donnait à cette époque au voyageur...".

9. LA STABILISATION DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Nous avons déjà signalé que l'effectif de la population active non agricole reste à peu près stable à Saint-Antonin de 1914 à la seconde guerre mondiale alors que le niveau de la population continue de diminuer. Cette stabilisation résulte en partie du vide énorme créé par le cumul de la forte émigration d'avant-guerre et du déficit démographique considérable qui résulte de la guerre. Ceux qui restent à cette époque sont moins poussés au départ par une concurrence qui s'est affaiblie. D'autre part, la crise des métiers non agricoles se poursuit entre les deux guerres dans la plupart des communes et villages qui entourent Saint-Antonin. A Penne, par exemple, le commerce et l'artisanat, loin de se stabiliser, poursuivent leur déclin.

A Penne, à Cazals et dans presque toutes les communes du canton de Saint-Antonin, les recensements mettent en évidence que c'est la population "agglomérée" (par opposition à la population "éparse") qui diminue le plus rapidement pendant cette période.

C'est un signe de la crise des structures villageoises et d'une accélération de la spécialisation agricole de toute l'aire rurale saint-antoninoise. Les commerçants et les artisans saint-antoninois, qui bénéficient d'un marché local plus large que celui de leurs confrères villageois, profitent sans doute

ÉVOLUTION DES MÉTIERS NON AGRICOLES À PENNE (39)

	1836	**1901**	**1911**	**1921**	**1936**
Total des personnes actives	179	169	133	81	61
Population totale	2667	1305	1233	928	727
% des actifs hors l'agriculture par rapport à la population totale	**7,8 %**	**13 %**	**10,8 %**	**9,4 %**	**8,4 %**

(39) Source : listes nominatives des recensements. Arch. Mun. de Penne

EFFECTIF DES MÉTIERS NON AGRICOLES A SAINT-ANTONIN EN 1936 (40)

	Patrons commerçants ou artisans	Salariés
Industries diverses	4	11
Tanneries	1	0
Carriers-terrassiers		12
Alimentation-hôtellerie-cafés	33	14
Vêtement-chaussure-toilette	27	7
Bâtiment	32	19
Charrons, forgerons, bourreliers	10	6
Transports (chemin de fer et voituriers)		12
Garagistes	5	5
Cantonniers		17
Artisans et commerces divers	9	2
Services divers	10	
Santé		9
Personnels de maison		18
Négociants en gros	20	9
Employés et fonctionnaires		18
Enseignants		24
Professions libérales	7	
Culte	4	
Divers	12	
TOTAL	174	183

EMPLOI MASCULIN ET FÉMININ

	HOMMES	FEMMES
Patrons de l'industrie, commerçants, artisans	135	39
Salariés	130	53
TOTAL	265	92

(40) Source : liste nominative du recensement. Arch. Mun.

ÉVOLUTION DE LA POPULATION "AGGLOMERÉE" (population du bourg) **A PENNE** (41)					
Année	Population agglomérée	% de la pop. totale	Année	Population agglomérée	% de la pop. totale
1831	697	29 %	**1906**	278	22 %
1856	469	25 %	**1921**	183	20 %
1896	372	24 %	**1936**	141	19 %

de cette désertification des campagnes avoisinantes pour capter de nouvelles clientèles. La rapidité de leur automobilisation (que nous étudierons plus tard), à cette époque, met en évidence qu'ils saisissent alors les opportunités de cette conjoncture pour élargir leur aire d'activité. Malgré un assez fort mouvement d'émigration dans l'immédiat après-guerre, Saint-Antonin tient à nouveau, à partir de 1925 et jusqu'à la seconde guerre mondiale, un rôle de pôle d'attraction pour son environnement régional.

(41) Source : listes nominatives des recensements. Arch. Mun. de Penne

CINQUIÈME PARTIE

ESPACE ET MOBILITÉ

1 - LA RÉPUBLIQUE DES PONTS

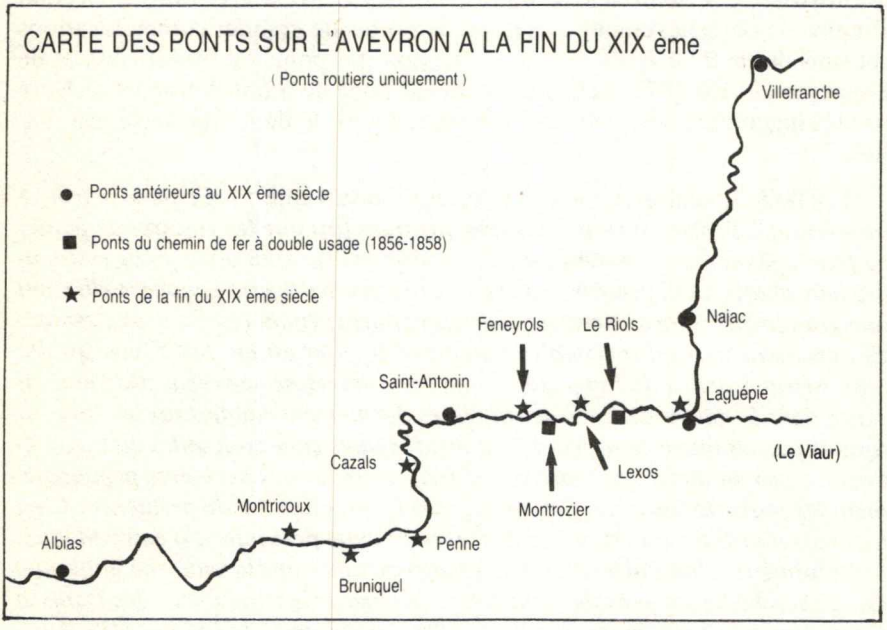
Nous avons déjà évoqué comment la construction de la voie ferrée avait multiplié les ponts, fort rares à cette époque, sur l'Aveyron. Mais en dehors du pont à double usage du Riols, entre Varen et Laguépie, et de celui de Montrozier, ces ponts n'avaient pas de vocation routière. Sous le Second Empire, le parachèvement du réseau de routes de grandes communications est sans doute à l'origine de la construction des ponts de Montricoux et de Laguépie.(1) En 1873, l'élargissement du pont de Saint-Antonin, réclamé par les ingénieurs des Ponts et Chaussées depuis le début du siècle, est réalisé.

En 1865, le maire en faisait la description suivante : " *Ce pont se trouve trop étroit, à l'entrée surtout, il arrive quelques fois que les voitures de paille, de fourrage ou autres matières un peu volumineuses sont obligées de restreindre leur chargement pour le traverser. Lorsqu'elles y sont engagées elles ont une grande difficulté à se croiser avec les voitures venant par l'autre extrémité. Ces croisements sont inévitables parce que le pont est en dos d'âne, qu'il a cent mètres environ de longueur et que les voitures ne se voient pas venir. Il existe dans le milieu des retraites ou gares d'évitement établies sur les éperons formés par les butées mais elles sont insuffisantes et ne sont utiles qu'aux piétons ou aux bestiaux aussi arrive-t-il fréquemment des accidents principalement les jours de foires ... Ces encoignures sont un foyer de pestilence. C'est un amas d'ordures qu'est obligé de traverser toute personne qui entre en ville. C'est honteux, c'est indécent, c'est compromettant pour la salubrité publique. On a cherché les moyens de l'empêcher. Monsieur le conducteur des Ponts et Chaussées a fait surveiller la nuit par des cantonniers. Je l'ai fait faire quelquefois par le sergent de ville. Cette surveillance est insuffisante ...*". (2)

Au plan des équipements de transport, les débuts de la Troisième République sont souvent identifiés à sa politique de chemins de fer locaux (plan Freycinet de chemins de fer départementaux), que l'on qualifie souvent de "chemins de fer électoraux", qui prolifèrent partout à cette époque et dont l'objectif essentiel était de desservir la plupart des chefs-lieux de cantons.

(1) Sur l'Aveyron car le pont du Viaur à Laguépie est très ancien.
(2) Arch. Mun.; Reg. Corr.

Les cantons voisins de Saint-Antonin voient en effet naître de tels projets. A partir de 1913 et jusqu'en 1931, Caylus est relié à Caussade par un tramway à vapeur et un projet se forme, dans le département du Tarn, de relier Vaour à Gaillac par le même moyen. Ce dernier projet ne sera pas mis à exécution. Mais au total, dans la région que nous considérons, et compte tenu du caractère très précoce de l'établissement de la voie ferrée, l'œuvre maîtresse de la Troisième République c'est plutôt la construction de nombreux ponts sur l'Aveyron dans les dernières décennies du XIXème siècle. A Penne, Cazals, Bruniquel, Feneyrols, Lexos, ils remplacent les anciens bacs et désenclavent des villages aux communications souvent précaires.



Partout, les maires ont réclamé ces ponts pour faciliter les échanges, assurer une meilleure fréquentation de leurs foires et marchés, redonner vie à une agriculture languissante. Mais il n'y a pas de miracle des ponts (comme de façon plus générale il n'y a pas de miracle routier) et ces espoirs seront plutôt déçus. Les marchés de Penne, Cazals, Feneyrols, Varen...etc, ne connaîtront pas de surcroît d'animation du fait de ces ponts.

Les difficultés de communication, un espace compartimenté par la géographie, avaient produit la nécessité et la prospérité relative de centres villa-

geois rayonnant sur des espaces relativement autarciques. La facilité nouvelle des voies de communication, tout en améliorant la vie quotidienne, va plutôt précipiter le déclin des centres les plus faibles au profit de marchés régionaux plus étendus (Gaillac, Caussade et Villefranche, dans cette aire). Loin d'endiguer la crise des structures villageoises et de l'économie locale, la multiplication des ponts, dans cette région, est contemporaine de l'accélération de l'exode rural de la fin du XIXème siècle.

2 - ROUTES ET CLIENTÉLISME

Tant que l'essentiel de l'œuvre routière a concerné les grandes routes, routes royales puis impériales, chemins de grande communication, le problème de la définition des urgences, de la répartition des ressources, de la délimitation des tracés, échappaient pour l'essentiel au pouvoir local. Il appartenait seulement à ce dernier de gérer le point d'équilibre entre les pressions de l'administration, l'intérêt très général (étranger ou voisinage) de ces routes et les réticences fiscales de ses administrés. A Saint-Antonin, nous avons vu que l'essentiel des urgences que faisaient prévaloir les maires, sous la Restauration et le Second Empire, était l'emploi des classes démunies (à cette époque, elles sont perçues comme "classes dangereuses") dans le cadre de grands travaux, aux périodes les plus difficiles (hivers rigoureux, crises de subsistance). Cette urgence d'ordre public n'avait pas d'implications spatiales particulières.

A partir du moment où l'accent est mis, à partir de la fin du Second Empire et surtout de la Troisième République, sur la vicinalité et les chemins ruraux, le rapport des autorités locales à l'œuvre routière change de nature. Désormais et pour au moins un siècle, la route devient l'objet privilégié du pouvoir local. L'impôt, les prestations en nature, les urgences, la rareté des ressources, les querelles de tracé, les avantages ou les inégalités de desserte, ont désormais des implications de voisinage et territoriales immédiates. La constitution de clientèles par où les notables fondent une partie de leur légitimité, de leur pouvoir et de leurs oppositions, va, dès lors, trouver dans la vicinalité un terrain d'élection. Dès 1870, nous en avons trace dans une correspondance du maire au préfet : " *Les crédits du service vicinal pour 1870 qui étaient considérables avaient été épuisés dans les premiers mois de l'année et prodigués par l'agent voyer qui multipliait les chantiers dans les mois de mai et juin pour faire de la propagande contre ma candidature au Conseil Général. Lorsque la mauvaise saison est arrivée, il ne restait plus un sou à dépenser...*"(3) écrit-il.

(3) Arch. Mun.; Reg. Corr.: 29-12-1870.

La multiplication des urgences, des réparations, des demandes pressantes, est aussi une constante de longue durée des périodes pré-électorales. Cette fièvre cyclique est un des rythmes essentiels du travail routier que presque tous les cantonniers ont en mémoire : *" L'approche des élections c'était pour nous une période de surmenage, surtout les municipales. Partout les maires se réveillaient, partout des trous à boucher sans délai... dans certaines petites communes, c'était presque l'essentiel de leur politique..."*.

Une demande sociale très forte, notamment pour les chemins ruraux et vicinaux, explique en partie cette fièvre routière : *" Je me souviens les campagnes électorales, il y a toujours eu, bien sûr, des agriculteurs dans le conseil municipal, et leur souci premier c'était toujours les routes et les chemins. A juste titre d'ailleurs car ils étaient un peu délaissés. Même avant l'eau et l'électricité. Je me souviens, avant la guerre, quand on a voulu mettre l'électricité dans certains endroits, notamment du côté de Vivès et Montpalach, on ne l'a pas fait parce que les gens l'ont refusée, ils voulaient d'abord des chemins ..."*

Mais la demande sociale n'explique pas tout. Les grands projets routiers sont aussi souvent le "consolamentum", la contrepartie symbolique, d'un déclin régional dont l'émigration massive est un des symptômes. Le marquage du territoire propre à l'espace routier, le caractère hautement représentable des plans qu'il autorise, font que cet espace est aussi un des terrains privilégiés où s'engouffre la politique quand l'imagination n'est pas au pouvoir. Pendant longtemps faire ou promettre une route tiendra lieu de simulacre presque rituel de "politique" : une charité pour "région déshéritée" qui élargit à l'aménagement du territoire la politique des "ateliers de charité" de la première moitié du XIXème siècle : *" Des projets de route touristique, ici, il y en a depuis le début du siècle. C'est pas compliqué : chaque fois qu'il y avait une élection législative, ou même au conseil général, il fallait faire un projet. Vous savez le département a toujours été très politique, très politisé ...et chaque nouveau candidat - c'était le fief du parti radical, à l'époque - aimait présenter ce projet pour s'attirer les voix de la région délaissée de l'Est du département. Alors il se faisait un devoir de présenter un projet de route touristique. Moi, personnellement, j'en ai fait l'étude peut-être cinq ou six fois. Alors il a été prévu sur la rive gauche de l'Aveyron, il a été prévu sur la rive droite... parce qu'il y avait aussi ce besoin de désenclavement. Vous aviez Brousses d'un côté et Serres de l'autre, alors il fallait désenclaver soit l'un, soit l'autre selon l'humeur et les amitiés du candidat de l'époque... Vous faisiez cette étude et, après les élections, ça restait lettre morte et on recommençait aux élections suivantes. Cette route touristique c'était un peu la danseuse ou le serpent du Loch-Ness des candidats..."*

La construction de la route, la réparation d'un chemin, ne sont pas les

seuls enjeux de ce clientélisme. La gestion du personnel de plus en plus nombreux affecté à ces travaux, constituera aussi un terrain de manœuvre privilégié du jeu clientélaire : " *Mon père qui avait eu une bonne éducation - il avait été au séminaire - est resté toute sa vie un simple cantonnier parce qu'il était considéré par les bourgeois de Saint-Antonin comme une sorte de défroqué rouge, il lisait les journaux, c'était une forte tête... jamais on ne lui a pardonné ça. Et d'autres qui étaient presque des illettrés ont eu des promotions...*",raconte un habitant de Saint-Antonin dont le père a commencé à exercer ce métier à la fin du XIXème siècle.

Un ancien agent des Ponts et Chaussées raconte également que " *...pendant longtemps, la politique des divisionnaires en matière de politique du personnel était simple : c'était de faire passer à la corbeille à papier toutes les informations de Montauban sur les concours internes, les cours par correspondance... Beaucoup de types, ici, ont raté des chances de promotion à cause de ça... La politique de l'ignorance était un formidable moyen de perpétuer la paix sociale et le règne de l'arbitraire...tout devait apparaître comme une faveur personnelle.*".

Un autre signe de l'importance de la route dans les enjeux de pouvoir local, c'est l'importance des subdivisionnaires des Ponts et Chaussées dans la hiérarchie des pouvoirs locaux. Tous les témoins de la période de l'entre-deux-guerres les décrivent comme les véritables détenteurs de pouvoir cantonal : " *Les subdivisionnaires étaient les seigneurs, ils étaient dans une tour d'ivoire. Ils étaient les maîtres parce que les maires des petites communes étaient moins instruits que maintenant... ils étaient élus maires mais les écritures ne les intéressaient pas. Alors les subdivisionnaires faisaient les budgets, les délibérations du conseil, ils faisaient tout. Un maire et même un conseiller général ne prenait pas une décision, ne commandait rien sans demander leur avis. Ils réglaient tous les problèmes...*". Et, dans les campagnes de Saint-Antonin, il est aussi fréquent qu'on se souvienne qu'à cette période "*...on faisait porter aux Ponts et Chaussées, un lapin, des œufs ou un panier de fruits parce qu'on avait refait le chemin...*"

A l'égal des instituteurs de la Troisième République, et bien que leur fonction soit moins chargée de valeurs morales et idéologiques, les cantonniers font figure, pendant la deuxième moitié du XIXème siècle, de propagateurs, presque de militants, de la modernité : "*Dutemps .. qui a été de la création du service vicinal... a été un véritable pionnier dans les contrées quelque peu sauvages du haut canton...*" (4), écrit le maire de Saint-Antonin, en 1869, pour presser le préfet d'accorder à ce chef cantonnier, atteint de rhumatismes, un secours annuel de 240 francs. Pionniers de la modernité, les

(4). Arch. Mun. ; Reg. Corr.

cantonniers ne le sont pas seulement pour les voyages réels ou le désenclavement de l'espace dont leur travail est l'occasion. Pour les enfants du début du siècle, les travaux routiers en eux-mêmes, les techniques qui s'y emploient, les brassages de population que les chantiers multiplient, sont un des spectacles majeurs où se forment leur représentation de l'espace et les lignes de fuite de leur imaginaire : *"C'était un travail intéressant et nous les gosses, nous allions voir ça... souvent, je portais la soupe à mon père qui était cantonnier... ça nous occupait, nous aussi, les enfants...on passait l'arroseuse...il y avait une espèce de tonne avec un arrosoir qui arrosait toute la route... Nous suivions ça, c'était un spectacle gratuit. Ce qui nous plaisait le plus c'était le cylindre à vapeur, on allait voir les gars qui le conduisaient... en général, c'étaient des gars qui venaient de Gascogne alors ils avaient le savoureux parler de ce pays... on écoutait ce langage différent...".*

Les médecins, qui ont souvent détenu le pouvoir municipal à Saint-Antonin, depuis les débuts de la Troisième République, apparaissent aussi souvent à la fois comme des alliés -principaux utilisateurs des routes, ils leur sont généralement favorables -, et des tuteurs vigilants du travail des cantonniers : *" Je sais qu'aux Ponts et Chaussées, quand nous avions un maire ou un conseiller général docteur, nous disions : ça, c'est la catastrophe. C'est la plaie parce qu'il connaît tous les trous qu'il y a sur les routes, c'est le premier utilisateur des chemins et des routes... Alors évidemment quand il fallait qu'il aille dans une campagne et qu'il était obligé de laisser sa voiture à 200 mètres ou à 1 kilomètre, parce qu'il ne pouvait pas y aller, ça ne lui plaisait pas tellement...".*

Le travail du cantonnier, parce qu'il est une des filières professionnelles recherchées par les fils d'agriculteurs, et parce qu'il a des caractéristiques techniques proches du travail agricole (travail en plein air, outillage et gestes communs), sans en avoir les inconvénients (absence de protection sociale, indétermination du temps de travail, précarité du revenu), est aussi l'objet d'un humour paysan assez vivace mais empreint de plus de familiarité que de ressentiment ou d'envie. Dans les histoires du monde rural saint-antoninois, mais on raconte aussi ces histoires ailleurs, le cantonnier souvent " se la coulait douce ". Par où se signale que, pour la période de la Troisième République, le cantonnier est aussi, pour le monde rural, un des archétypes d'une réussite modeste. D'autant plus moquée et légèrement enviée, semble-t-il, qu'elle était une des rares filières de reconversion qui permettait de rester au pays.

3 - PAYSAGE ET MOYENS DE COMMUNICATION

LES ROUTES DU CAUSSE.

Pour des raisons multiples et convergentes, les routes anciennes autour de Saint-Antonin évitaient généralement les vallées. La rivière, jusqu'à la fin du XIXème siècle, est un obstacle majeur et les ponts qui la franchissent sont fort rares. Singulièrement dans cette région de causses à la bordure Sud-Ouest du Massif Central. Hors le pont de Saint-Antonin (qui date sans doute du XIIIème siècle), et vers 1850, il faut aller jusqu'à Albias, à l'Ouest (30 kms), et Najac à l'Est (30 kms), pour rencontrer un autre pont qui franchisse l'Aveyron. En maints endroits (à Penne, Cazals, Feneyrols,etc...), des bacs suppléent à cette rareté. Les barques privées ne sont pas rares non plus et dans les gorges de l'Aveyron, il n'y a sans doute pas de hameaux ou de fermes qui n'en possèdent. Ce trafic sur la rivière a assez d'importance pour justifier l'existence à Penne, durant cette période, d'un constructeur de bateaux (5).

Il n'en demeure pas moins que ces bacs sont sans doute incommodes pour les transports lourds et très précaires en hiver et aux périodes de fortes pluies (crues fréquentes) : *"...parce qu'il n'existe aucune relation entre cette commune et Bruniquel, que les chemins sont extrêmement dangereux et qu'il faut passer par la rivière de la Veyron dans un bac ce qui interrompt quelquefois toute espèce de communication entre ces deux localités tandis qu'une belle route conduit à Montricoux et que les relations des habitants de Cazals avec Nègrepelisse et Montauban leur donnent tous les jours l'occasion de passer par Montricoux où ils pourraient sans inconvénient pour eux payer leurs impositions si le chef-lieu de perception y était rétabli..."*.(6)

Si les routes évitent plutôt la vallée, à cette époque, c'est aussi que l'essentiel du peuplement, la population agricole notamment, vit alors sur les causses. En outre, les routes du causse vont au plus droit et évitent les méandres de la rivière ainsi que les difficultés naturelles de passage dans les gorges souvent étroites. Enfin la route du causse, qui parcourt une assise calcaire solide, est économique à construire et elle résiste mieux aux intempéries : *"...La route de Cahors à Alby et autres villes du ci-devant Bas-Languedoc est néanmoins très avancée sur le territoire de la commune de Saint-*

(5). Source : recensements, archives communales de Penne.
(6). Registre des délibérations de la commune de Cazals, 1853.

Antonin qui joint le Tarn et il reste à faire ou parachever environ 2.500 toises de chemin sur un terrain en grande partie plat et pierreux ce qui ne peut être d'une très grande dépense...". (7)

A cette prédilection pour les chemins des causses correspond par ailleurs une opposition sémantique très nette entre le causse " pays utile " (c'est d'ailleurs l'essentiel du paysage rural avec les parties les plus larges des vallées) et la vallée, pays humide, malsain, brumeux et froid : "*...La ville de Saint-Antonin, resserrée entre la rivière et la montagne, a des rues étroites et sombres où l'air circule difficilement... Cette situation exigerait qu'il y régnât beaucoup de propreté...*" (8).

La vallée (et plus particulièrement les gorges de l'Aveyron) apparaît alors pour ce qu'elle est, un accident, une fracture, une exception dans un paysage dont l'essentiel est constitué par le plateau, vestige de la pénéplaine éogène, lieu d'élection du plaisir de marcher aussi bien que des contraintes quotidiennes du déplacement. Nous allons voir comment l'irruption du chemin de fer va bouleverser cette organisation spatiale aussi bien que les valeurs et les représentations qui lui sont affectées.

CHEMIN DE FER ET ÉMERGENCE D'UN DISCOURS SUR LE PAYSAGE.

Le chemin de fer, avec son exigence des faibles pentes, va doter pour la première fois les gorges de l'Aveyron d'un itinéraire continu. Certes, quelques chemins existaient ici ou là, dans les endroits où la vallée s'élargit et où existaient des points de peuplement, mais ces parcours étaient souvent discontinus et reliés entre eux par les circulations des causses. En frayant ce passage, la voie ferrée n'ouvre pas seulement la circulation de la vallée aux trains, elle multiplie aussi les points de franchissement de l'Aveyron. Une partie des ponts sont construits à la demande des communes avec une double vocation route / rail. Le sentier de servitude (et le site de la deuxième voie jamais posée) est désormais facilement accessible aux piétons voire aux charretons. Dans tous les villages où la gare est construite sur la rive opposée de la rivière (Cazals, Penne, Feneyrols, Montricoux), l'existence de la

(7) Extrait d'une lettre du maire de Saint-Antonin au ministre de l'intérieur, 1812. Arch. Mun.

(8) Lettre du préfet du Tarn et Garonne au maire de Saint-Antonin, septembre 1834. Arch. Mun.

ligne va tendre les énergies locales vers la construction de ponts en lieu et place des anciens bacs (ils seront progressivement construits entre 1870 et 1914) .

L'ouverture de la ligne est également contemporaine de l'apparition d'un discours spécifique sur le paysage (9) où se remarque une véritable inversion des signes et des codes qui affectent les composantes de ce paysage. Les gorges qui apparaissaient, vues des anciennes routes, comme une trouée dans les vastes étendues de la pénéplaine calcaire du causse, se donnent à voir désormais comme un paysage générique (comme la structure même du paysage). Les ingénieurs qui inspectent la voie parlent à plusieurs reprises dans leurs rapports de "pays sauvage et désolé" (l'essentiel de la population rurale vit sur le plateau à quelques centaines de mètres de là!) :

" *Au-delà de Montricoux le pays change d'aspect. On quitte les plaines arcadiques, où Adrien Van de Velde aimait à peindre des troupeaux, et on entre dans les gorges âpres, où Salvador Rosa se complaisait à placer des scènes de meurtre et de carnage.*

La locomotive sort de la station de Montricoux, et après avoir longé l'Aveyron, qui roule ses flots aux pieds des coteaux rougeâtres, sur les flancs desquels rampe la bruyère, vers l'extrême limite du Bas Quercy, aux confins de l'Albigeois et du Rouergue, au confluent de l'Aveyron et de la Vère, elle s'arrête dans un site froid, sauvage, désolé, au-dessous du village de Bruniquel, que domine son château féodal, rempli de tragiques souvenirs...

...A mesure que l'on avance, le pays prend un aspect plus sauvage; les montagnes escarpées entr'ouvrent leurs gorges profondes. Du côté droit la vue est presque toujours limitée par la tranchée; à gauche, l'Aveyron, -dont les replis deviennent plus brusques et plus serrés par l'étreinte des montagnes - , bondit en rugissant sur les rochers, ou glisse silencieusement sous les arbres verts, et on arrive à la station de Penne...

...Le château couronne la crête d'un rocher, empreint d'une sinistre mélancolie, qui surpomble perpendiculairement, d'un côté de l'Aveyron, la voie ferrée, les gouffres menaçants de la côte du Paradis et la plaine verdoyante de Saint-Vergondin, de l'autre, le village, qui monte en s'étageant jusqu'à ses pieds, comme un vassal devant un suzerain. Le Rhin ne mire pas, dans ses flots, de burg plus altier que ce sauvage nid de vautours, et nulle ruine n'a éveillé en moi plus d'échos que ces débris d'un âge évanoui, dont les sirventes et les tensons des troubadours ne font plus vibrer les voûtes écroulées et dont la châtelaine inquiète n'attend plus, du haut du donjon, le retour des preux...

(9) Cf. notamment :"Les merveilles du Grand Central", "guide du touriste", par Le Blanc du Vernet, Toulouse 1869, ouvrage semble-t-il commandité par la Compagnie d'Orléans.

...Le railway traverse dans son axe la région métallifère qui commence à Laguépie. A mesure que l'on avance vers Najac, la nature prend des aspects grandioses, la vallée se resserre et ne forme qu'une zone étroite, abrupte et sauvage. Les gorges profondes, les futaies mystérieuses ramènent la pensée vers les temps druidiques. L'imagination évoque ces superbes gauloises, "aux bras si blancs et si forts", dont parle Amien Marcellin; créatures héroïques qui, vêtues de noir, suivaient leurs maris aux combats avec leurs enfants dans leurs chariots de guerre, encourageant les guerriers de la voix et du geste, se mêlant à eux dans la défaite et préférant la mort à l'esclavage et à la honte.

A l'ombre des grands chênes dressés dans cette contrée, comme les colonnes d'un temple, sous la verdure courbée en voûtes transparentes, à travers lesquelles le soleil, tamisé par le feuillage, tombait en poudre d'or, j'ai évoqué les druidesses, ces vierges farouches, au front couronné de gui, aux longues robes blanches à ceintures d'airain, qui faisaient vibrer leurs harpes d'or dans les solennelles profondeurs des bois sacrés." (10)

Malgré leur ressemblance avec l'encodage antérieur au chemin de fer (les gorges et la vallée comme lieu du "malsain") les connotations morbides qui peuplent ce discours (*"...gorges âpres, où Salvador Rosa se complaisait à placer des scènes de meurtre et de carnage... sinistre mélancolie... gouffres menaçants... site froid, sauvage, désolé..."*) s'en distinguent radicalement. Un pittoresque de la sauvagerie émerge dans ces textes qui dote cette vallée d'une valeur positive, d'une séduction. A une appréhension réaliste et vécue d'un site, succède une esthétique de la désolation d'essence romantique. La complaisance morbide aussi bien qu'une affectation élitaire ("très mode" de surcroît), n'en sont pas absentes.

Discours profondément négateur aussi car un des moindres paradoxes qui parcourt cette écriture est qu'elle n'a de cesse de surenchérir et de mettre en scène des obstacles et des menaces imaginaires, alors même que ce qui l'occasionne et la rend possible (la ligne de chemin de fer) est un défi, bien réel celui-là, à ces obstacles naturels. En quoi le charme du pittoresque est qu'il est souvent un pur simulacre du danger.

Ce discours n'inverse pas seulement les anciennes valeurs affectées au paysage de la vallée, il inverse aussi l'opposition antérieure causse/vallée. Sous la plume de notre auteur, le causse est désigné comme le lieu de l'effroi, de la peur, du danger, un lieu "sinistre" qui n'a plus rien de la sauvagerie pittoresque (et dépeuplée) de la vallée :

"...Je conseille surtout de gravir les livides falaises calcaires d'Anglars, au-dessus desquelles commence le vaste causse auquel elles donnent leur nom, et qui intéresse les trois communes de Saint-Antonin, de Vaour et de Penne. On

(10) "Les merveilles du Grand Central"; Ouvr. cité : page 124, 125, 140, 142, 174, 175.

trouve dans ce causse les sinistres Affraux, lande fatidique, émaillée de dolmens en croix, où l'on s'attend sans cesse à rencontrer les sorcières de Macbeth ou le chasseur maudit de Freyschütz. Les paysans prétendent que les "fades" dansent la nuit, dans les Affraux, une danse macabre, effrénée et sans fin, comme celle dont parle la légende allemande."(11)

Enfin, il s'agit d'un discours racoleur dont le mince vernis moralisateur cache mal qu'il excite en fait à la concupiscence et au pillage en opposant aux scrupules éventuels des touristes alléchés, la tranquillité de son mépris pour les gens du lieu ("...rapacité et incurie des habitants.") : *"...Les archéologues et les âpres collectionneurs de bibelots se sont rués sur Saint-Antonin et en ont emporté tout ce qu'ils ont pu acquérir. Il est impossible, aujourd'hui, d'y trouver les serrures, les guichets du Moyen-Age et de la Renaissance, les anciens anneaux de suspension et les heurtoirs, qui sont allés enrichir les collections de maint amateur. L'avidité des dilettanti a ravi ces curiosités à la rapacité et à l'incurie des habitants. La passion morbide ou le goût intelligent des bibelots, - qui distinguent les esprits raffinés, dans les sociétés blasées, en quête de sensations nouvelles -, se sont développés à l'excès et sont devenus l'objet d'un commerce considérable; aussi devient-il difficile de s'en procurer."* (12)

" Dépêchez vous ! ", pourrait presque conclure l'auteur tant son texte sonne comme un appel, à peine fardé, à la curée.

Cette inversion de la représentation sociale du paysage, encore convient-il de souligner qu'elle est d'un usage et d'une efficacité essentiellement élitaires (sauf pour la charge de mépris qu'elle implique pour ceux qui ne participent pas de cette "élite"). Le tourisme restera pendant 70 années encore un privilège relativement aristocratique et il en faut plus que ces discours pour modifier les rythmes, les parcours, les errances et les rêves des hommes et des femmes voués à la précarité de la survie et à l'épuisement des travaux pénibles. Pourtant, en dotant le paysage de fonctions monumentales, ce discours "impressionne" (c'est la fonction essentielle de tout monument d'impressionner et d'inhiber les réticences ou les oppositions), et singulièrement semble-t-il, le petit monde des notables locaux qu'il contribuera, peut-être, à convaincre que "le tourisme est la seule ressource de ce pays".

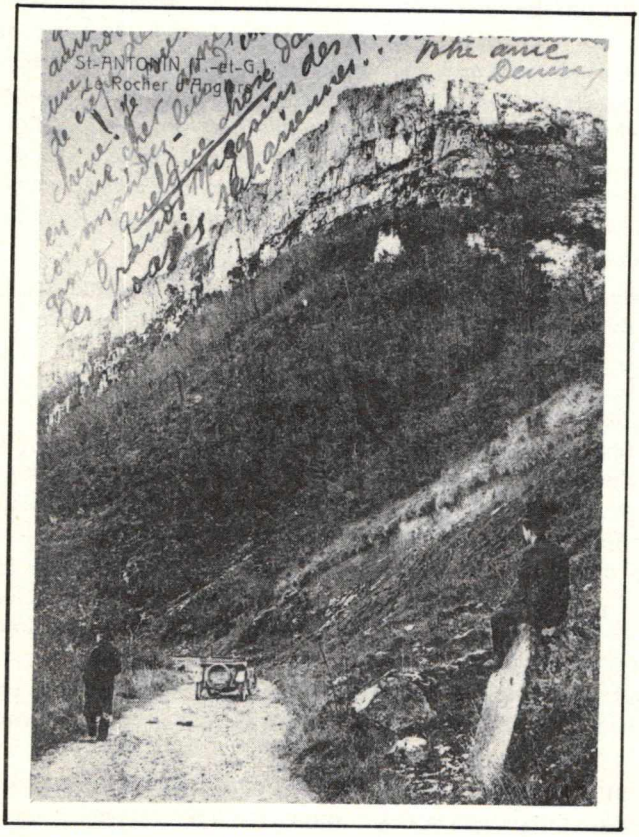
Cette culture du pittoresque, avec ses corollaires de délectation morose et d'opposition des choses et des hommes (*"La fin des choses est plus lamen-*

(11) "Les merveilles du Grand Central"; page 168.
(12) Idem, page 166.

table que celle des gens, et les maisons abandonnées m'émeuvent plus que leurs maîtres disparus", dit Pouvillon dans un texte que nous avons déjà cité), est une des matrices de l'"ethos" de classe (souvent malthusien, nous le verrons) du monde des notables saint-antoninois (13) .

AUTOMOBILE ET CONQUÊTE DU PAYSAGE.

L'automobile va parachever la conquête et la publicité du paysage dont la construction de la voie ferrée avait été l'occasion. L'apparition des premières automobiles est contemporaine des premiers projets de route touris-



(13) Cf les chapitres : "Décadence de la rente foncière" et "Emulation mécanicienne et passion monumentale"



Affiche destinée aux gares de chemin de fer.

tique dans les gorges de l'Aveyron doublant l'itinéraire de la voie ferrée. Les caractéristiques de ce nouveau véhicule introduisent une mise en perspective spécifique de ce paysage. La lourdeur et la fixité des équipements et des trajets du chemin de fer faisaient que le paysage qu'il donnait à voir se déroulait comme un spectacle distancié et presque intangible. En s'affranchissant de ces contraintes, l'automobile rompt ce face à face du véhicule et du paysage. L'usage de l'automobile transforme le voyageur en explorateur potentiel. A la fixité des perspectives se substitue la multiplication des "points de vue" et des chemins d'accès. L'automobile pousse à une organisation de détail du paysage et à un renversement de la perspective. Le paysage n'est plus au centre de la représentation c'est le véhicule qui, désor-

mais, est au premier plan. En témoigne, par exemple, la comparaison des thèmes d'illustration contemporains de ces deux moyens de transport. Dans les affiches réalisées sur Saint-Antonin par la compagnie d' Orléans, le train était absent de l'illustration. Elle représentait une synthèse des paysages des gorges de l'Aveyron (Bruniquel, Penne, Saint-Antonin).

C'est un style publicitaire qui est assez général dans les affiches du chemin de fer de cette époque : la publicité du train s'appuie sur une publicité du paysage où lui-même n'apparaît pas (14). Dans les cartes postales du paysage saint-antoninois de l'entre-deux-guerres, il n'est pas rare, au contraire, que l'automobile soit au centre de la représentation. Le paysage et le véhicule sont presqu'inséparables au point que l'on ne sait plus de laquelle de ces deux composantes l'illustration vante les mérites.

Ce renversement de perspective n'est encore, à cette époque, qu'une donnée culturelle à usage élitaire mais il est annonciateur des transformations ultérieures ("mitage" du paysage, résidences secondaires, lotissement de Saint-Antonin) qui feront de la subordination physique du paysage à l'automobile une des données tyranniques de l'aménagement de l'espace.

4 - ÉMULATION MÉCANICIENNE ET PASSION MONUMENTALE

Un signe de relative vitalité de l'économie locale c'est, à l'orée du siècle, la prolifération soudaine (toutes proportions gardées), parmi la population du bourg de Saint-Antonin, d'un petit monde d'inventeurs. Artisans ingénieux ou petits industriels, ils inventent tour à tour un monte paille mécanique, un dispositif de sécurité (par arrêt automatique) pour les trains, un pneumatique clouté, un moteur à un cylindre (pour bateaux ou tricycles) à essence (15), une pince à greffer toujours utilisée à ce jour par les vignerons. Cette créativité n'est pas seulement le fait d'invidus isolés mais aussi celui d'associations que l'on devine passionnelles (un pharmacien et un mécanicien pour le moteur par exemple). Cette émulation (16), on peut la

(14) Plus tard, la concurrence train-automobile déterminera les publicitaires du chemin de fer à placer des trains dans leurs paysages.

(15) Dont il semble que les dispositifs d'allumage, de graissage et de carburation sont en avance sur l'époque.

(16) Dans le musée de Saint-Antonin, la mémoire de cette émulation est conservée sur un pied d'égalité avec celle des hommes du magdalénien ou de l'âge d'or du XIIIème siècle.

supposer à l'œuvre aussi dans maintes cours de fermes et dans les échoppes des forgerons bien que dans ces lieux elle ait laissé moins de traces.

Cette émulation collective, ce goût de la modernité, ont leur source sans doute dans la lente révolution culturelle liée à l'apparition des machines dans l'environnement physique, mental et onirique de la campagne comme du bourg. Premières machines à vapeur du chemin de fer d'abord, puis machines à vapeur peu à peu introduites à la filature, dans les moulins à phosphate, puis pour les presses à fourrage et les batteuses dont les entrepreneurs commencent à louer les services, au début du siècle, aux agriculteurs. Faucheuses et moissonneuses aussi, dont l'introduction dans les fermes n'est pas si rare. Premières bicyclettes, encore, introduites sans doute à l'origine par quelques citadins vacanciers et frimeurs (ainsi de cette photographie, conservée aux archives de la commune, qui nous donne à voir un sous-préfet en vacances sur son "grand-bi"). Les transformations de la scolarité, les facilités plus grandes des voyages, la rumeur des grandes expositions, la circulation nouvelle des revues et de la littérature de vulgarisation scientifique et technique (17) n'ont pas pesé pour rien, non plus, dans la genèse de ces passions nouvelles. La valorisation de la culture ouvrière, favorisée par la victoire des républicains vers 1880, avec son cortège de réjouissances et d'emblématiques, participe sans doute aussi de ce mouvement.

Il est remarquable qu'une part importante de ces inventions saint-antoninoises a pour objet les moyens de locomotion. Sans doute est-ce un trait assez commun de l'époque. Mais il n'est pas impossible non plus que dans cette société semi-rurale, où le poids des contraintes sociales (et physiques: spatiales par exemple) est particulièrement élevé, les passions voyageuses, les désirs nomades, les rêves de se faire la belle, tout ce qui tend à défaire un monde immobile et à s'affranchir des contraintes de l'espace soit plus particulièrement au cœur de la créativité.

Singulièrement, l'adjacence du bourg au réseau ferré, si marginalisée que soit déjà la ligne de chemin de fer, nous paraît d'une importance primordiale dans l'accouchement de cette modernité. Et pas seulement à la mesure de ses effets réels (nombre de voyageurs, kilomètres parcourus, volume de marchandises), mais aussi de son efficacité symbolique (certes difficilement mesurable). Dans toutes les mémoires, dans tous les récits, la gare est le lieu de promenade par excellence : lieu symbolique du désenclavement mental, du désir d'autres lieux, d'autres horizons, de mondes nou-

(17). Ainsi un des seuls ouvrages profanes qui se rencontre dans la bibliothèque d'un curé de Saint-Antonin de cette époque, c'est une collection complète de "La Science et la Vie" (qui deviendra plus tard "Science et Vie").

veaux ? Ce n'est sans doute pas seulement par ironie qu'à cette époque, les enfants de Saint-Antonin désignent comme "le parfum", la fumée des trains qu'ils vont respirer, à la sortie de l'école, en escaladant les pentes des tunnels. L'efficacité de ce monumentalisme ferroviaire, quant aux rêves et passions qu'il engendre, nous paraît corroborée par cette expérience, plus tardive (18), que nous a contée un garagiste de Saint-Antonin d'origine rurale : *"...j'étais fasciné depuis longtemps par l'architecture métallique... enfin surtout la charpente... de la gare de Lexos. Alors quand j'ai construit mon garage, d'abord on ne trouvait pas de bois et puis je n'aime pas ça ... c'est pas mon métier... alors j'ai été à Lexos avec une échelle ... j'ai demandé au chef de gare et j'ai tout mesuré et j'ai fait pareil ici... j'ai fait couler à Montauban les pièces en fonte, là... les consoles qui tiennent les fermes dans les murs et le reste j'ai presque tout fait moi-même... c'est du solide, ça a coûté bien moins cher qu'une charpente en bois à l'époque."*.

Il est également remarquable que ces inventeurs saint-antoninois sont parmi les premiers habitants du bourg à acquérir des automobiles. Les privilèges de fortune n'expliquent pas seuls cette distinction : Plagaven, par exemple, semble un artisan assez modeste et les "occasions" aussi bien que le bricolage permettent déjà aux passionnés de ruser avec les obstacles économiques (et les codes sociaux). Bien plus que d'un statut social, la précocité de cette automobilisation témoigne de la curiosité technique de ce milieu.

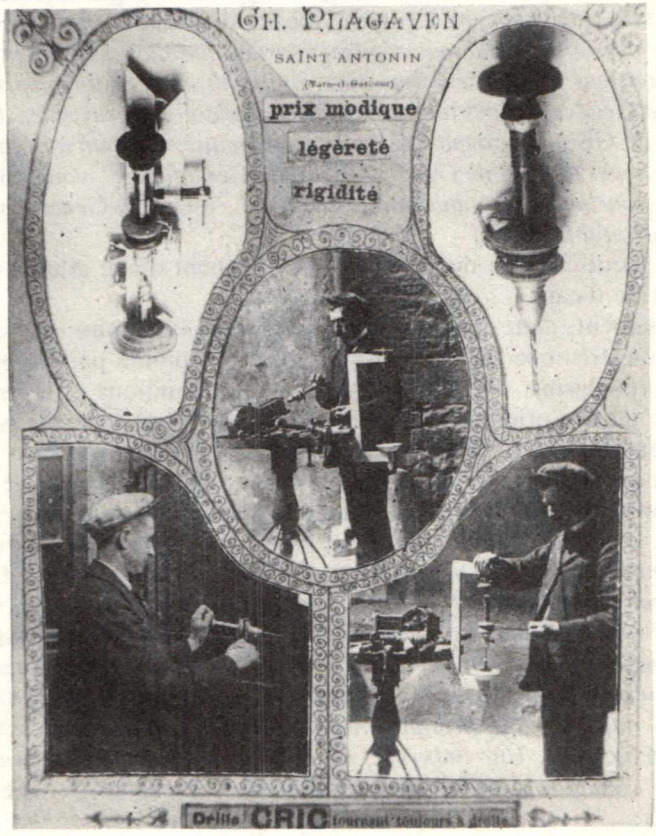
Au demeurant, la motorisation saint-antoninoise bien que modeste (9 véhicules de tourisme, 1 camion en 1914), n'est pas médiocre. Elle correspond presque exactement à la moyenne nationale soit 1 véhicule pour 318 habitants (19).

Pourtant la fortune industrielle de ces inventeurs sera plutôt médiocre. Elle assurera pourtant, jusqu'aux années 50, la pérennisation (sans renouvellement) d'une modeste vocation industrielle pour le bourg.

A l'opposé de cette ligne novatrice, créatrice d'emplois, se dessine chez les notables occupés aux affaires publiques une autre ligne passionnelle que par simplification nous qualifions de "monumentale". La grande affaire de la municipalité, de 1900 à la guerre, c'est de transformer Saint-Antonin en ville d'eau. En vis à vis de la gare, les berges de l'Aveyron sont aménagées en promenade. Un parapet en pierre d'allure classique, un escalier monumental, sont construits. Une société fermière des eaux est constituée. Une maison thermale et des bains complètent l'ensemble que viendra bientôt

(18) Elle date de la seconde guerre mondiale.
(19) Source : "La révolution automobile", Ouvr. cité, p 107.

jouxter une nouvelle salle des fêtes. Le goût de l'ostentation semble l'emporter sur le sérieux de la réalisation puisque l'infrastructure de base du projet est cruellement négligée : la canalisation qui apporte l'eau de la source de Saleth, distante de quelques kilomètres, est construite dans un matériau qui rend l'eau quasiment impropre à la consommation. En outre, elle est placée dans un site, le lit de la rivière, que menacent chaque hiver les crues de l'Aveyron. Finalement, la canalisation sera emportée par les crues de 1930. Autres faiblesses de ces projets : ils négligent le fait que le succès du thermalisme était essentiellement lié à un environnement de loisir et ils sont



Publicité d'un inventeur-mécanicien saint-antoninois, vers 1895

mis à exécution alors même que la mode d'aller prendre les eaux amorce le début de son déclin.(20)

Cette passion monumentale et ostentatoire nous paraît assez caractéristique de l'ethos de classe du monde des notables de cette époque,peu enclins à investir dans des entreprises industrielles (les transformations sociales dont la révolution industrielle est porteuse les effraient) mais davantage enclins à rêver le monde, et la consolidation de leurs clientèles, sur le modèle de leurs loisirs. Dès avant la construction du chemin de fer, nous les avons vu braver l'incommodité des routes pour aller prendre les eaux dans les Pyrénées. On peut aisément imaginer que ces voyages sont ce qui, dans la société (la bonne société s'entend) locale, distribue le panache et le prestige : "*... personne n'allait en voyage à part les familles aisées... je m'en souviens, Monsieur L., qui tenait un café, qui avait une certaine instruction... il était allé à Genève et alors tout le monde en parlait, vous savez ici. Et alors en revenant de Genève, il avait une lanterne magique, il venait à l'école, il nous passait les vues du port de Genève... il invitait les adultes... vous savez, tout le monde en parlait... et quand on disait : Mr L. est allé à Genève, vous savez c'était quelqu'un...*" (21)

D'où, peut-être, au moment où ils s'entichent d'une grande œuvre, ce rêve de ville d'eau.

Socialement, cette passion monumentale et vélléitaire est, sans doute aussi, caractéristique d'un monde de notables dominé par les professions libérales (médecins, notaires, etc...) dont les ambitions et la progéniture semblent alors s'orienter davantage vers les grandes carrières (l'armée notamment) que vers des ambitions locales. Cette passion est d'essence malthusienne; elle préfère et oppose la pierre, l'image, le paysage, à la simple humanité. Elle fleurit dans le climat de délectation morose qu'exprime à merveille ce texte de Pouvillon : "*... une ère de prospérité s'ouvrait alors pour Saint-Antonin. Elle se prolongea pendant plusieurs siècles. L'industrie locale avait la vie dure. Puis ce fut le déclin. Devons-nous le regretter ? Certes, je n'ai pas l'âme assez noire pour me réjouir de cette décadence. Les intérêts matériels des communautés et des peuples doivent passer avant la satisfaction de l'esthétique. Mais, puisque le mal est fait, il est bien permis de chercher, dans l'image presque intacte du passé, une compensation à la médiocrité actuelle. Une industrie, un commerce en progrès, auraient porté atteinte à l'intégrité de cette image. Les maisons rebâties, les rues alignées*

(20) Cf Th. Zeldin, "Histoire des passions françaises" op. cité, Tome II, p 107...110.
(21) Extrait d'un entretien avec un habitant de Saint-Antonin sur la vie quotidienne au début du siècle.

auraient perdu leur physionomie originale ; les erreurs et même les horreurs des architectes à la mode du temps de Louis-Philippe et du Second Empire, voire de la troisième République, auraient désavantageusement remplacé le fouillis pittoresque de la cité romano-gothique. Ne plaignons pas trop les Saint-Antoninois. Envions-les plutôt..." (22)

Il serait cependant abusif de réduire cette opposition émulation mécanicienne/ passion monumentale à des acteurs sociaux clairement et individuellement identifiables. La vitalité inventive de l'entrepreneur ne s'oppose pas simplement aux vélleités pesantes d'un notable libéral. Le milieu des petits industriels saint-antoninois s'est peu à peu éteint, victime aussi de son malthusianisme, de l'étroitesse de ses capacités d'imagination, d'organisation et d'investissement. Une politique de très bas salaires en était le corollaire et la ligne de défense essentielle face à une concurrence difficile.

Pour la période que nous considérons, ces deux lignes de force ne sont pas un modèle explicatif, elles ne rendent pas compte de l'ensemble des



Plan Arch. Mun.

(22) Emile Pouvillon : "Terre d'Oc". Toulouse, 1908, p. 57.

conflits locaux, mais elles donnent, nous semble-t-il, une certaine intelligibilité à ce qui domine alors le théâtre de la vie sociale ; c'est une constante de longue durée. Nous en avons vu émerger les prémices dans la transformation du discours sur le paysage dont l'irruption du chemin de fer a été l'occasion ; elle oriente encore aujourd'hui une partie des choix de l'action publique.

5 - TEMPS DE TRAVAIL ET TEMPS DU TRANSPORT, RYTHMES DU DÉPLACEMENT.

Nous avons déjà noté la lenteur des remaniements de la mobilité individuelle induits, à Saint-Antonin, par le chemin de fer. La dimension de l'espace connu de la grande majorité des Saint-Antoninois, au début du siècle, est encore très restreinte. Jean Manié, quand il va travailler dans une ferme près de Laguépie, à l'autre bout du canton, vers 1905, a le sentiment de s'expatrier. Il organise une cérémonie d'adieu pour ses copains. Arrivé sur place, il raille les habitudes alimentaires d'un monde qui lui est étranger : *"...en octobre vint la saison des châtaignes et cela dura tout l'hiver. A midi, des châtaignes bouillies, le soir des châtaignes grelées. Tintin ne pouvait plus les digérer, il avait le feu à l'estomac..."*.

On est pourtant surpris par l'étendue des pérégrinations piétonnières de cette société où l'usage d'une voiture attelée ou du chemin de fer est encore un luxe réservé aux transports les plus pondéreux, aux occasions exceptionnelles, et à ceux qui ont quelque fortune. Manié se rend à pied à son nouveau travail, près de Laguépie, et quand il visite des cousins, à Caussade, il fait l'aller-retour dans la journée. Ce ne sont pas là des exploits exceptionnels. Avant la guerre de 14 les ouvriers des phosphates viennent à pied, une fois par mois, de Caylus à Saint-Antonin (12 kilomètres) pour se faire payer à l'hôtel. A Penne et à Vaour, on va encore souvent à pied, à la même époque, aux marchés de Gaillac, d'Albi ou de Montauban. A Espinas, on va par le même moyen aux foires de Villefranche ou de Laguépie. Les dates des foires et des marchés, des fêtes aussi, sont les rythmes essentiels de ces pérégrinations. Chacun connaît le détail de leur périodicité à au moins trente kilomètres à la ronde.

L'agriculture, a-t-on dit, est une "industrie de transport involontaire" (23). Une bonne partie du temps de travail des agriculteurs consiste en effet à transporter le bétail, l'outillage, les produits du sol. Un agriculteur du

(23) Cité par Weber; Ouvr. cité.

causse de Cazals raconte ainsi une de ses journées vers 1930:" *...Le matin, j'étais allé à pied à la foire de Caussade pour vendre un mulet, j'étais parti vers quatre heures du matin... Là, je rencontre le marchand de fourrage qui m'annonce qu'il veut venir le lendemain à la ferme pour presser notre foin. Il me dit qu'il faudrait aller chercher la presse qui était restée à Vaour chez un tel... J'y vais dans l'après-midi avec un cheval... arrivé là-bas, je m'aperçois que la presse est trop lourde et qu'avec un seul cheval j'aurai des difficultés dans les côtes et que je risque de verser... Un copain accepte de me prêter un second cheval et finalement je suis rentré à la ferme vers minuit, une heure du matin... Le lendemain soir, il m'a encore fallu raccompagner le cheval à Vaour...*". C'est sans doute une journée un peu exceptionnelle; il a parcouru au total plus de cinquante kilomètres ce qui est la limite, à cette époque, d'une journée bien remplie. A la même époque, il y a encore des maraîchers à Saint-Antonin qui, avec une mule (elle porte les légumes), font les marchés de Vaour, de Caylus, de Puylaroque, de Parisot. Et il faut toujours revenir le soir même car, dans cette économie précaire, une nuit d'hôtel est un luxe hors de portée. Seuls les négociants en gros, les voyageurs de commerce qui viennent de la ville, en usent à l'occasion. Un agriculteur de Saint-Antonin qui accompagne assez souvent par le train, vers 1930, des bêtes jusqu'à bordeaux "*...s'arrangeait toujours pour revenir par le train du soir...*".

Pour les agriculteurs, une bonne partie de ces déplacements, notamment vers les foires, se fait la nuit : "*...On marchait beaucoup, on poussait des bêtes jusqu'à Villefranche, jusqu'à Parisot... J'ai poussé des bêtes jusqu'à quarante kilomètres. A certaines saisons, on poussait des bêtes presque toutes les nuits, on partait à une heure, deux heures du matin, on ne dormait pas beaucoup...*".

Pour les charbonniers de la Grésigne, le temps du transport était aussi une part importante du temps de travail : "*...Avec ma pauvre mère, on portait le charbon de bois à Saint-Antonin et à Cordes au moins tous les deux ou trois jours. D'ici, ça fait seize kilomètres... on partait à quatre heures du matin. On arrivait à huit heures et après on faisait la distribution à notre clientèle, on brûlait beaucoup de charbon de bois à cette époque. On partait avec une charrette attelée "à la landaise" à deux mulets... Et encore, on ne faisait que la région parce que nous avions aussi la ferme; tandis que nos collègues faisaient les grandes distances. Ils allaient à Moissac, ils allaient jusque dans le Gers...*".

Le chemin de fer a très peu modifié ces rythmes du transport. Il a superposé à ces pérégrinations anciennes, sans les annuler, le rythme des charrois, vers ses gares, des commerces à plus longue distance. La multiplication

des charrettes et du nombre des chevaux, l'apparition des vélos, dans les fermes, après la guerre de 14, ne modifient que très lentement ces déplacements. Seule la généralisation du camionnage bouleversera vraiment les rythmes et le cadre spatial de ces échanges.

6 - PARTIR: POIDS DES FACTEURS CULTURELS

Avant de quitter Saint-Antonin pour Decazeville, vers 1905, Jean Manié a écrit à son oncle *" pour lui demander s'il pouvait le recevoir, lui donner l'hospitalité pour trouver du travail aux usines, car à Saint-Antonin il n'y avait rien pour lui que la campagne et il lui raconta ses déboires... ". (24)*

Il est remarquable que dans cette lettre le candidat à l'émigration n'évoque pas la possibilité de gagner plus. Tout semble se passer comme si l'horizon économique des salariés était, à cette période, vu de Saint-Antonin, assez homogène. C'est d'ailleurs ce que suggère son oncle qui, dans sa réponse, dit : *"... que partout il faut travailler, qu'il vienne, on verrait à chercher quelque chose..." (24).*

L'ambiance même de son embauche (comme manœuvre aux mines) renforce ce sentiment de fatalité économique: *" Le surlendemain, il fut à son travail, à son chantier. Son oncle le prenait en pension, on n'avait pas parlé de prix; il ne savait pas lui-même ce qu'il gagnerait, son oncle n'était payé que deux francs par jour, plus une prime de quarante centimes. Et lui était costaud. Tintin ne pouvait espérer d'aucune manière gagner plus que lui."* (25)

Au total et dans ce premier emploi à Decazeville, il lui reste à la fin du mois, une fois la pension payée à son oncle (60F par mois), moins d'argent que dans son dernier emploi agricole à Saint-Antonin (il lui reste 12F50 alors qu'à Saint-Antonin, en sus du gîte et du couvert il gagnait 20F par mois). Bientôt cependant il va travailler à la tâche, faire des heures supplémentaires, et il finira par gagner 100F par mois (doublant ainsi son salaire hors pension de Saint-Antonin).

Parmi les facteurs qui poussent à l'émigration, à cette époque, le facteur économique ne semble donc pas le seul déterminant. Pourtant, une partie des "déboires" que Manié évoque dans sa correspondance sont bien de cet

(24) "Le récupéré". Ouvr. cité, p. 75
(25) Idem p. 78.

ordre. Ils tiennent à la précarité du travail agricole. Son dernier patron, par exemple, l'a chassé à l'approche de l'hiver trouvant qu'il le payait trop cher. Il est vrai qu'il lui avait offert ce salaire à une période d'urgence des travaux agricoles, au début de l'été, et pour le décider à quitter une autre ferme près de Laguépie.

C'est un signe évident qu'il n'est pas si facile, au début du siècle, de trouver des ouvriers agricoles à Saint-Antonin et que l'émigration massive des décennies précédentes a déjà considérablement réduit la masse de main-d'œuvre. En outre, ce patron refuse de lui payer son dernier mois de salaire: *" Je ne te dois rien, je t'ai payé assez cher les autres mois, canaille!"*, lui dit-il. Cinq mois plus tôt, celui de Laguépie a fait de même, se saisissant de surcroît de ses vêtements. Et Manié n'a pu obtenir réparation de la Justice de Paix. Echaudée par cette expérience, sa mère, cette fois, conseille l'abandon des poursuites: *"...il te faudrait encore plaider, ça te coûterait aussi cher et tu perdrais encore ton temps."*, lui dit-elle.

Mais nous verrons qu'une bonne partie de ces déboires n'est pas d'ordre économique. Et d'abord ce sentiment, qu'il exprime dans sa lettre, d'être voué, à Saint-Antonin, aux travaux de la campagne. Il faut en effet tenter de comprendre pourquoi les emplois de l'artisanat et de la petite industrie qui existent encore en assez grand nombre à Saint-Antonin, lui sont fermés.

Sans doute l'expérience de son père lui sert-elle de repoussoir. Celui-ci a vécu successivement dans son travail la crise des artisans cloutiers, éliminés définitivement, à la fin du siècle précédent, par la concurrence des machines. Il a perdu ensuite son emploi chez un artisan en galoches acculé à la faillite et il s'est finalement clochardisé dans le colportage de mercerie, vivant autant de mendicité que de son travail.

En outre, il est tributaire de son apprentissage: à 11 ans, il a été placé comme pâtre au Bosc, chez un fermier "brave homme" et conseiller municipal qui l'a pris sous sa protection (c'est souvent le destin des garçons dans les familles nombreuses du sous-prolétariat saint-antoninois à cette époque).

PESANTEUR DU CLIENTÉLISME

Plus fondamentalement, il nous semble que cette fatalité du travail agricole, à laquelle il se voit exclusivement voué à Saint-Antonin, est liée au caractère extrêmement pesant et rigide du jeu des clientélismes et des allégeances qui organisent et distribuent alors l'emploi et les positions sociales à Saint-Antonin. Le monde des notables qui a la maîtrise de ces clientèles est alors divisé en camps rivaux. Le camp catholique (les "culs blancs") à dominante

rurale (mais il a aussi des alliés en ville) s'oppose au camp des "culs rouges" qui comporte à la fois le monde des artisans et des ouvriers influencés par les idées socialistes et les notables davantage enclins au radicalisme.

La source du blocage social et professionnel où Manié se sent enfermé et contraint et qui le pousse à émigrer est sans doute là. Il a la malchance d'appartenir, par sa naissance, à une famille de ce sous-prolétariat saint-antoninois que sa misère rend plus facile à manœuvrer au gré des allégeances (et de façon autonome par rapport aux convictions idéologiques des acteurs du jeu).

Le poids de cette situation, Jean Manié l'explique admirablement quand il raconte comment s'est fait le choix de sa scolarité:

" 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 Mélie, 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. Placés 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 ne pouvaient apporter du bois pour chauffer le poêle l'hiver, et 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." (26)

Outre qu'il force les allégeances, ce jeu clientélaire est un moyen puissant de contrôle social:

" Jules était un fervent disciple du Parti, vraiment républicain révolutionnaire d'alors; les Socialistes étant traités en ce temps-là comme de vulgaires anarchistes, il ne faisait pas bon se déclarer tel, si vraiment on avait besoin de travailler; c'est ce qui arriva à Jules pour avoir trop montré son opinion et chanté le "Ca ira, ça ira", "Le chant du départ", "La carmagnole", "La victoire en chantant"; il fut de nouveau mis à la porte et repartit à la recherche d'une autre place..." (27)

" Comme cela devait arriver, pour avoir crié bien fort "A bas la calotte!", la ville étant en principe très chrétienne, professant soit le catholicisme ou le protestantisme, ne manquant jamais la messe, ceux qui n'y allaient pas étaient à l'index. Les femmes, le samedi, passèrent devant la porte, l'aumône d'un ou deux sous leur fut refusée... C'était une quarantaine de familles qui furent pri-

(26) "Le récupéré"; Ouvr. cité p. 33.
(27) "Le récupéré"; Ouvr. cité p. 21.

vées d'aumône et, pendant quelques temps, les ouvriers privés de travail. Ça ne pouvait pas durer car les vols, les rapines reprirent d'intensité. Avec le temps, l'oubli arrivait, les aumônes reprirent..." (28)

Ce fonctionnement en vases communicants de la rapine et de la charité publique (si l'une fait défaut l'autre augmente) met en évidence à quel point la petite délinquance et la redistribution charitable sont, à cette époque, les régulateurs sociaux essentiels, les conditions de base, de la survie d'une part assez importante des classes populaires de Saint-Antonin :

" *Quand il y avait un enterrement de la bourgeoisie, il était de coutume qu'on donne deux sous aux grandes personnes pauvres. Après les obsèques, à la maison mortuaire, on prenait tous les enfants: un sou pour chacun cela faisait huit à dix sous. Souvent les propriétaires fermaient les yeux sur les larcins. Devant une vigne, en passant, on prenait plusieurs raisins et même des fois un plein panier. Aussi sur les bords des routes, les vignes de la première rangée étaient sacrifiées, c'était la dîme du pauvre.*" (29). Toute l'enfance de Manié est dominée par ces expériences de mendicité et de maraudage. Ces menus larcins ne sont pas toujours acceptés par les édiles de la cité avec une sérénité aussi constante que le suggère ici Manié. Ses mémoires mettent au contraire en évidence comment la petite délinquance des pauvres est l'objet d'une alternance de répression et de laisser-faire qui en font un objet politique éminent de la vie quotidienne de la cité. Dans un climat diffus de culpabilité où nombreux sont ceux qui ont plus ou moins quelque chose à se reprocher, le pouvoir des notables tire aussi sa force et ses ambitions clientélaires de l'arbitraire des sanctions et des fautes pardonnées:"*...Les enfants grandissaient, la fille approchait de sa treizième année et ne pouvait plus coucher avec ses frères... il résolut de faire un lit en planches. Où le trouver? Il existait un chantier pour de nouvelles écoles. L'entrepreneur ayant abandonné, les travaux étaient en suspens. ...Le Conseil Municipal formé de réactionnaires anti-laïcs faisait traîner la construction en longueur... Jules se dit " cela ferait bien mon affaire" . Une nuit ... il s'en fut prendre cinq ou six planches pour faire son lit. Avec une paillasse de feuilles de maïs ça ferait un bon lit pour la petite Louise... Le Maire porta plainte, les gendarmes se mirent à enquêter. Une personne avait vu Jules avec une planche, il jouait de malchance, c'était un blanc qui lui en voulait. Les gendarmes coururent à la maison et trouvèrent les planches... Après ils n'eurent pas de mal à en trouver d'autres qui s'étaient servis pour faire des cages à lapins. Pour ceux-là ils eurent moins de pitié, surtout le Maire. Jules s'en fut le trouver en exprimant*

(28) Idem p. 37.
(29) J. Manié; Ouvr. cité, p. 26.

ses regrets d'avoir commis cet acte, lui disant pourquoi il s'était fait voleur, il implorait la pitié." (30)

Mais si ce clientélisme des notables fonctionne comme un repoussoir et constitue un facteur d'émigration, c'est surtout parce qu'il entre en crise, au début du siècle, avec d'autres valeurs qui jettent les bases d'un regard critique sur ses fonctions jusque-là plus ou moins implicites : "*... On voyait souvent des familles très pauvres qui, un peu avant les élections, avaient d'un seul coup des souliers neufs ou des casquettes neuves... C'étaient des bulletins bien achetés... et on faisait des chansons pour moquer ceux qui se faisaient avoir comme ça...*" raconte un contemporain de cette époque. C'est aussi parce qu'il entre en conflit avec d'autres valeurs que ce clientélisme va être de plus en plus vécu, par ceux qui en sont l'objet, comme une humiliation. Au début du siècle, cette humiliation, et la révolte qu'elle suscite, sont souvent à la racine de l'émigration des pauvres. Cette blessure parcourt tout le récit de Jean Manié. Elle est aussi ce qui domine la mémoire d'un autre Saint-Antoninois de la même génération, Georges Valade (31) qui, se remémorant sa jeunesse, écrit en 1965: "*...Un matin Antonia, notre repasseuse du village, vient me trouver pour me dire que Mr X..*(le député de l'époque) *désirait me voir: " tu iras le voir à telle heure"... Voici la conversation qu'il me tint:" Mon ami je sais que vous avez eu une belle conduite, vous êtes parti volontaire à 17 ans dans un corps d'élite, vous avez beaucoup souffert et vous vous êtes évadé. Cinq ans d'absence à reprendre votre métier de pâtissier, aussi j'ai pensé à vous trouver une place dans les chemins de fer. Je m'occuperai de vous et si vous êtes un homme calme, donnant satisfaction à vos chefs, vous ferez une belle carrière.". Après ce petit discours, il rédigea quelques mots sur une feuille à en-tête de la Chambre, la mit dans une enveloppe qu'il cacheta, ajouta un timbre poste et mit l'adresse: Mr Monge, directeur de la compagnie Paris-Orléans, rue de Londres, Paris. " Mr Monge est un grand ami et vous aurez une réponse avant peu ". Il me donna la lettre (cachetée) et me pria de la mettre dans la boîte aux lettres. Trois semaines plus tard, je recevais une convocation pour les Aubrais-Orléans à 363,33F par mois, juste de quoi faire un repas par jour et payer la chambre d'hôtel. Et je compris que Mr X.. se moquait de Georges Valade. Ce qui l'intéressait c'était ma voix comme électeur. D'ailleurs à cette époque, les chemins de fer manquaient de main-d'œuvre et toute demande d'emploi recevait satisfaction immédiatement...*".

---

(30) J. Manié; Ouvr. cité; p. 34-35.

(31) Nous devons à l'amitié de Monsieur Julien d'avoir pu consulter cette correspondance. Nous évoquerons par ailleurs le rapport passionnel de Georges Valade à son terroir.

"Un jour, le facteur vint lui dire que Mr X... (le même) désirait (lui) parler... Mon cousin mit son plus beau costume et alla voir Monsieur le Député. Il lui dit que son père étant infirme des suites de la guerre... il avait pensé lui rendre service, sachant qu'il allait partir soldat, ... à le maintenir soldat en garnison tout près de chez lui... La feuille de route arriva quelques temps plus tard. Ernest, fils d'un grand infirme de la guerre de 14 était affecté au Maroc ...J'oubliais de dire que le lendemain de sa visite, la famille d'Ernest avait envoyé à Mr X.., en remerciement de ses bonnes intentions, deux pintades... Il y avait un doute en moi au sujet de cette affaire, ce doute fut dissipé, en 1939...(quand)...un ancien collègue me dit que le commandant du recrutement de Montauban était plutôt républicain et n'aimait pas Mr X.. . Aussi quand la demande lui fut faite d'affecter Ernest à Montauban, il l'envoya le plus loin possible et cette explication est plausible.. De toute façon Mr X.. avait gagné trois voix et deux pintades. Quant à Ernest, il revint très malade du Maroc et il en mourut prématurément.". (32)

Ces souvenirs ne mettent pas seulement en évidence à quel point le clientélisme des notables, la rigidité des rapports sociaux et l'étroitesse des opportunités professionnelles qui en résultaient, ont pu constituer un repoussoir puissant. Ce n'est pas seulement pour fuir ces carcans de la vie sociale que l'on émigre, à Saint-Antonin, dans les premières décennies du siècle. C'est aussi sous l'effet d'incitations et de filières où, de façon plus active cette fois, les notables poussent souvent à l'émigration.

" Toutes les causes d'émigration se retrouvent dans nos campagnes tarn-et-garonnaises, surtout sur les plateaux; on pourrait remplir des pages à relater les confidences recueillies abondamment sur place de bouches autorisées... Il est triste d'avoir à ajouter que ce mouvement d'exode, déjà spontané, a été non seulement favorisé par l'insouciance et l'aveuglement des pouvoirs publics, mais encore entretenu par les politiciens. Sans qu'il soit nécessaire de donner des noms, chacun sait ici que des députés ou des sénateurs - illustres ou obscurs - ont affermi leur popularité en se servant de leur influence pour faire attribuer à celui-ci un emploi dans les P.T.T., à cet autre une place dans les chemins de fer, au fils d'un troisième un poste de gardien de bureau dans un ministère. C'est ainsi que se forment les clientèles électorales solides... Les politiciens, a-t-on dit à juste titre, ont démoralisé ce pays." (33)

Ces incitations à l'émigration renvoient aussi à l'avenir radieux que les édiles de la cité projettent, au début du siècle, pour la commune. C'est l'époque où le tourisme émerge comme alternative au déclin de l'activité locale. Véritable serpent de mer de la vie publique dans toute la première

(32) Correspondance de Georges Valade. Arch. particulières,Saint-Antonin.
(33) S. Canal, ouvr. cité, p. 108.

moitié du XXème siècle, le projet d'une route touristique dans les gorges de l'Aveyron voit alors le jour. Une société fermière des eaux est constituée et les notables rêvent de transformer la cité en ville d'eau (34). Le malthusianisme économique des édiles, aussi bien que les incitations à l'émigration qu'ils multiplient, constituent sans doute, de façon consciente ou inconsciente, les prémices de cet avenir radieux. Le curetage de la vie sociale est à l'ordre du jour parce que la population ouvrière et le sous-prolétariat saint-antoninois font désormais "tache" dans le paysage.

ORDRE MORAL ET LUTTE DES CLASSES

Autre repoussoir qui incite souvent au départ, à cette époque, c'est l'ordre moral extrêmement rigide qui pèse sur cette société semi-urbanisée où les ragots vont bon train: " *Aussi ce qui devait arriver, arriva, Mélie était enceinte, le mariage eut lieu le 14 août 1884. Pour cacher la faute, Jules et Mélie s'en furent en voyage de noces à Réalmont, à la maison paternelle où le vieux Petit, courbé, frappait toujours avec entrain sur l'enclume. Il voulut bien travailler... avec une bouche de plus à nourrir.*"(35). C'est sans doute dans les classes populaires du bourg que cette contrainte est subie avec le plus de violence. Les barrières de l'intimité et du quant-à-soi y apparaissent de façon beaucoup plus tardive que dans les classes plus aisées. L'espace familial est peu différencié de la rue ou du bistrot, il est le lieu incessant d'allées et venues avec le voisinage: *"Pour aller d'une rue à l'autre, on passait par la cave d'une maison où il y avait une grande ouverture...le chemin était plus court, par là on rendait visite aux amis pour boire un bon litre de vin... Ce jour-là tout le quartier mangeait des escargots; on faisait des concours... on mangeait ces mollusques en s'imitant les uns les autres ...*". (36)

A la fin du XIXème siècle, la rue "Bombe-Cul", le Bessarel et de façon plus générale les bas quartiers inondables de la cité sont les lieux privilégiés où se concentre cette vie hors normes du sous-prolétariat saint-antoninois. Manié décrit longuement les orgies et les bagarres, les alternances de disettes et de bombances qui rythment la vie de ces quartiers. En même temps qu'elle est l'objet d'un travail de normalisation intense, cette population est encore imprégnée de ce vieux fonds culturel païen et libertaire qui prolonge, jusqu'à l'orée du XIXème siècle, les traditions de la gueuserie moyenâgeuse (les "cagots" des Pyrénées par exemple).

---

(34) Voir le chapitre "Emulation mécanicienne et passion monumentale".
(35) J. Manié; Ouvr. cité, p. 21.
(36) Idem.

Pour ce petit peuple misérable l'inversion carnavalesque (le vieux thème populaire du "monde à l'envers"), la dérision, sont encore des lignes de défense, des antidotes face à l'énorme travail de culpabilisation et de mise au pas dont il est l'objet. On sait que c'est une tradition ancienne pour les groupes en proie à un travail de marginalisation de reprendre à leur propre compte, en défi, les signes et le langage qui les désignent comme exclus. De la même façon que les "gueux" proclamaient haut et clair une gueuserie dont ils faisaient leur étendard, le sous-prolétariat saint-antoninois affirme encore, au début du XXème siècle, une identité défensive qui inverse les valeurs et le langage d'infamie qui le désignent. "Je m'en fous" est alors l'expression générique de cette identité collective: "*... Ainsi dans d'autres quartiers de Saint-Antonin, c'était la même chose: du Bessarel aux Capucins c'était la même bombance. Tout le monde levait bien le coude: lous Pétaïres, le Ribotte, lous Esclos, lous Pailles, lous Biscornè, ...lous Picots, voilà les noms qui portent le renom du "je m'en fous"...*"(37).

Ce "renom" résume aussi l'esprit de dérision et de défi qui caractérise les sobriquets. Ils constituent, à cette époque, dans les classes populaires saint-antoninoises, une marque d'identité individuelle bien plus importante que l'état civil:" *Au Bessarel, à cette époque, il y avait des tas de gens qui ne se connaissaient que par leur sobriquet. Il y en a beaucoup dont je ne saurais pas dire, si je ne l'ai jamais su, le nom de famille...*".

Cette classe sociale ne constitue plus vraiment, au cours de cette période, comme elle a pu le faire à d'autres époques, une véritable contre-société. Manié nous la décrit aussi profondément travaillée par un processus de contrôle social qui prend appui sur la fragilité de ses conditions de survie. Son intégration pure et simple au capitalisme et aux formes modernes de structuration du monde ouvrier est, au début du siècle, quelque chose d'imminent. A défaut d'un dynamisme local qui permette cette intégration sur place, l'émigration devient alors, à Saint-Antonin, la forme dominante de la lutte des classes.

L'affrontement des modèles de consommation a joué un rôle important dans la dissolution des valeurs, de l'autonomie et de l'identité de ce groupe social.

CONFLITS DE GÉNÉRATIONS ET MODÈLES DE CONSOMMATION.

Ces modèles de consommation antagoniques sont une des composantes essentielles des conflits de générations au début du siècle. C'est le thème

(37) J. Manié; Ouvr. cité, p. 64.

central de la narration, par Manié, des conflits avec sa mère: " *La commune distribuait aussi (à l'occasion des fêtes votives) à chaque famille nécessiteuse, aux indigents, plusieurs kilos de pain et même des bons de viande. L'occasion était offerte au boucher de se débarrasser d'un mauvais morceau invendu ou un peu avarié, un peu noir. Tintin en avait souvent mangé de cette viande. Mais ce jour-là (après sa première paie) c'est lui qui a été acheter la viande pour sa mère: quatre belles côtelettes de veau... Mélie n'était pas assez intelligente pour élever des canards ou des lapins. (Au menu)... comme toujours une tête de veau pour faire la soupe, un litre de vin, café arrosé d'eau de vie...*".(38)

" *Son jeune frère Milou approchait de ses douze ans et devait faire sa première communion. Sa sœur Louise, qui était placée à l'hospice, gagnait aussi un peu d'argent; elle s'entendit avec Tintin pour que l'on habillât Milou. Ce qui fut fait; ils ne voulaient pas qu'il soit comme Tintin, aussi on lui acheta un costume tout neuf, une chemise, une paire de souliers et un chapeau, un livre de messe, un beau chapelet en verre, on lui fit cadeau d'un cierge bien gros. Quand la Mélie s'en fut à la sortie de la première messe, le boucher lui avait fait cadeau comme toujours dans ces circonstances, non pas d'une tête de veau, mais d'une tête de bœuf, pour faire une bonne soupe. Tintin et Louise attendaient à la maison; ils l'ont vu entrer avec cette grosse tête, l'ont grondée, lui disant qu'aujourd'hui c'étaient eux qui préparaient la cuisine, mais pas de tête. La Mélie vexée:*

- Ah! c'est comme cela, ça ne vous plaît pas, eh bien! voilà votre tête.

Elle la prend et la jette par la fenêtre en disant: "Faites comme vous voudrez.".

Le même incident s'était produit le dimanche avant.

Louise et Tintin allèrent chez un autre boucher et achetèrent du bœuf dans les côtes, un bon bifteck, quatre côtelettes de mouton. Tintin avait apporté un lapin, Louise ce jour-là fit la cuisine et c'était très bien, sans oublier le café avec du riquiqui et du vin pour contenter Mélie.". (39)

Cette crise des modèles de consommation des générations précédentes est un des facteurs qui poussent à l'émigration. Manié tient un décompte d'une grande précision des objets successifs que ses premiers salaires lui permettent d'acquérir et ce monde des objets joue un rôle déterminant dans l'orientation de ses ambitions. Ainsi lors de sa première émigration à Decazeville : "*...sa tante se mit à l'encourager, le rapiéçait, lui acheta un costume à crédit pour commencer, des chemises, une paire de souliers pour le*

(38) J. Manié, Ouvr. cité, p. 55.
(39) J. Manié, Ouvr. cité, p. 65-66.

dimanche, des vêtements de travail; il n'avait rien en arrivant. La première année de travail, il avait une garde-robe très bien garnie; il pouvait se présenter propre et se préparait de nouveau à faire le jeune homme, autrement que celui qu'il était à la campagne...".(40)

L'ÉCOLE ET LES IMAGES DU MONDE

La période où l'émigration est la plus forte à Saint-Antonin (1880-1914) est aussi celle où les progrès de la scolarisation produisent les premières générations de Saint-Antoninois au sein desquelles parler et surtout lire et écrire le français deviennent des faits vraiment majoritaires. C'est une période de fracture considérable de l'espace mental des Saint-Antoninois. Elle est difficile à décrire parce que les témoins essentiels de cette période - ceux qui ne lisaient ni n'écrivaient le français - ont disparu et n'ont pas laissé de témoignages. La violence des conflits entre Manié et sa mère donne un aperçu de l'importance du fossé que cette mutation culturelle a introduit entre les générations. Le bilinguisme qui restera pendant encore longtemps une composante importante du paysage culturel n'atténuera qu'en partie la violence de cette subordination. En effet, la pratique aussi bien que les domaines d'intelligibilité des deux langues ne se superposent pas. Pendant longtemps encore, la langue maternelle demeurera la langue des jeux, des travaux quotidiens, des foires et des marchés, de l'intimité, du rire. C'est la langue privilégiée de l'expression orale. Le fait qu'elle est de moins en moins écrite va contribuer à en faire un patois en dépit de l'étendue de l'aire où les patois occitans "se comprennent".

La langue française, par contre, est le domaine d'expression de la loi, de la République,du "progrès", des métiers et des techniques nouvelles, de la littérature, des ambitions, des concours: c'est elle qui donne accès au monde extérieur :"*...Lorsqu'il n'avait pas beaucoup d'argent, il achetait le journal, journal à grand tirage de huit pages, dont quatre d'annonces, puis politiques; il lisait les articles d'hommes politiques, ministres, anciens députés ou sénateurs qui écrivaient dans ce journal; il connaissait le nom de tous les ministres, lisant sans trop bien comprendre, mais il apprenait à lire. Quand Barrière causait avec lui, il lui demandait où il apprenait tout cela, pour connaître les noms des ministres de la Guerre, de l'Intérieur, de la Justice, des Finances : - Tu es terrible !*".(41)

---

(40) Idem p. 80.
(41) J. Manié; Ouvr. cité, p. 48.

Saint-Antonin produit, au cours de cette période, un nombre considérable d'instituteurs. Ils ont souvent été décrits comme les propagateurs de la République, ceux par qui le sentiment d'unité nationale prend un début de consistance au tournant du siècle. On dit aussi d'eux, souvent, qu'ils ont été les fossoyeurs des cultures locales, les acteurs ambigus d'un système de promotion sociale, marqué par la concurrence individuelle et en partie contradictoire avec les valeurs égalitaires et de démocratie sociale dont beaucoup se réclamaient. La situation saint-antoninoise met en évidence que ces "reproches", qui relèvent de l'ambiguïté générale de la position de l'école dans la société rurale, sont en partie infondés. Le cadre départemental de recrutement de ces instituteurs a également favorisé l'irruption d'une génération d'intellectuels fortement liés à leur terroir. Dans la configuration des ambitions de l'époque faire le choix du métier d'instituteur était souvent un choix de "rester au pays". Beaucoup d'entre eux, à Saint-Antonin, sont demeurés à l'articulation des deux cultures et c'est souvent grâce à eux que le patois n'a pas cessé totalement d'être une langue écrite.

Le modèle culturel véhiculé par l'école ne tire pas seulement sa force et son efficacité de cette mutation du langage. L'école ouvre aussi un grand livre d'images qui vont profondément transformer la représentation de l'espace. La carte est alors, au même titre que l'abécédaire et les tables arithmétiques, un des instruments essentiels de sa pédagogie et sans doute la composante la plus spectaculaire, la plus "parlante", avec le tableau noir, de son mobilier.

L'espace saint-antoninois de la première moitié du XIXème siècle était un monde presque sans images. Hors la statuaire léguée par l'époque romane, hors les rares imageries (almanachs,canards, images pieuses, chansons illustrées) propagées par les colporteurs, un monde presque sans représentations médiatisées du monde extérieur et de sa propre identité.

L'école n'est pas seule à bouleverser le cadre de cette représentation. La vente des journaux illustrés qui s'accélère à la fin du XIXème siècle, l'apparition des premiers photographes (vers 1880 à Saint-Antonin), l'édition de cartes postales, vont multiplier la circulation des images. Images du monde extérieur mais aussi, grâce à la photographie, images de soi, miroirs de l'intimité. Cette circulation nouvelle de l'image va contribuer à une accélération de la diffusion des modes; à la promotion de façons d'être et d'habiter le paysage inusitées, à l'élargissement des stéréotypes qui façonnent la représentation du monde extérieur.

"Par ses lectures, il voyait la grande ville comme un idéal, où il y a tout, des théâtres; lui n'avait été que dans des théâtres ambulants, avec des artistes qui avaient perdu la voix, dans des opérettes assez bonnes pour les provinciaux

qui ne connaissaient que très peu de musique, où l'on jouait des opérettes classiques comme "Les Cloches de Corneville", "Le Petit Bossu", "La Fille de Mme Angot", "Les Trois Mousquetaires", etc, etc, pas trop difficiles. On ne voyait jamais d'opéras tels que "Faust", "Le Trouvère". Il n'y avait que Paris, Lyon, Bordeaux, Toulouse où l'on puisse aller au théâtre. Les concerts à Montmartre, ou les dancings du Moulin-Rouge avec des femmes légères, des tutus, où l'on voit les jambes et les seins aux trois quarts découverts, Tintin voyait tout cela dans ses rêves. Aussi, n'y tenant plus, il fit part à son oncle et à sa tante de ses projets, désirant lui aussi aller chercher, soi-disant, la fortune à Paris. Il travaillerait, il pourrait durant ses loisirs, car il savait que Paris possédait de beaux squares, de belles avenues, des musées, les visiter, s'instruire davantage, il verrait aussi tous les grands monuments: la tour Eiffel, l'Arc de Triomphe, le Trocadéro, la Seine et ses ponts, Alexandre III, la Concorde avec sa vaste place, au milieu l'Obélisque, le Petit et le Grand Palais, la grande avenue des Champs-Elysées, tout cela il l'avait vu sur des images..." (42)

GUERRE ET ÉMIGRATION

C'est peu dire que la guerre a été l'occasion d'immenses brassages de population. Entre deux séjours au front, entre deux trains de permissionnaires, beaucoup de Saint-Antoninois prennent alors leur premier contact avec Paris et les grandes villes. Pendant toute la période des hostilités, les réfugiés des régions dévastées sont également nombreux dans la cité. L'horizon des pérégrinations mentales de ceux qui restent s'élargit aussi. Pendant cinq ans, ils vivent au rythme des correspondances des absents, des nouvelles de la presse, des rumeurs. Des villes, des fleuves, des pays, des mers, dont ils avaient à peine entrevu l'existence, peuplent soudain leur mémoire de cruautés, d'horreurs mais aussi d'exotismes insoupçonnés.

Par l'ampleur des mouvements de déterritorialisation qu'elle opère, la guerre est l'occasion d'une fracture durable des mentalités. Beaucoup de combattants survivants ne sauront pas, au lendemain de la guerre, se réadapter aux rythmes et aux rites de la vie locale. Ils émigreront en assez grand nombre. Deux de ces émigrés de l'après-guerre, Jean Manié et Georges Valade, ont laissé des témoignages écrits sur cette période. Chez l'un comme chez l'autre, l'après-guerre est le moment d'une émigration définitive qui succède à une tentative de réinsertion locale au moment de leur démobilisation. Leurs écrits mettent en évidence que la guerre a joué le

(42) J. Manié; Ouvr. cité.

rôle d'un révélateur des violences et des mensonges qui président souvent à la répartition du travail et des richesses et aux structures de la vie sociale. Confrontés, à leur retour du front, au miroir le plus intime - celui de leur terroir d'origine - de cette vie sociale, ils ne sauront s'y réadapter. Ils choisissent l'un et l'autre l'anonymat et les combats solidaires des grandes villes. La mémoire des horreurs, mais aussi des fraternités sans lendemain de la guerre, leur a rendu insupportable l'humiliation des clientélismes locaux. Tout se passe d'ailleurs comme si les notables prenaient conscience au même moment de la dangerosité pour leur pouvoir de cette situation. Jamais sans doute, dans l'histoire de Saint-Antonin, ils ne multiplieront davantage que pendant cette période les incitations, les conseils, les filières, propres à favoriser l'émigration.

LES FEMMES ET L'ÉMIGRATION

Le rôle des femmes a souvent été souligné par les sociologues du monde rural quant à l'orientation des choix d'émigration. A Saint-Antonin, il est frappant de voir que l'échec ou la réussite d'une démarche d'émigration est souvent attribuée, par les hommes, aux vertus ou aux défauts de leurs épouses. Jean Manié, par exemple, attribue l'échec de son père à Rodez à la légèreté d'une mère illettrée qui *"ne savait rien acheter"* et ruinait le ménage. Un autre émigré saint-antoninois nous a conté dans des termes peu différents les déboires de son commerce à Paris :*"...ça n'a pas marché parce que ma première épouse ...c'était une fille de haut fonctionnaire... elle n'a jamais su pour quelles raisons elle était sur la terre. Alors pour m'épauler, zéro! Ah! si j'avais été à Paris avec ma seconde épouse j'aurais fait fortune c'est sûr!..."*.

Quand il parle de la femme idéale qui a hanté les rêves de sa vie de jeune homme, Manié évoque aussi cette dimension économique de l'alliance qu'il recherche pour parer aux risques de sa vie d'émigré : *"...Ses yeux se portaient toujours sur des jeunes filles inaccessibles... Ce qu'il rêvait : c'était une jeune fille ayant un métier de manière qu'une fois mariés, en travaillant tous les deux, ils arriveraient plus aisément. Il avait une bonne amie, une voisine couturière très adroite... mais un point noir : bien qu'elle ne soit pas excessivement jolie, elle était un peu orgueilleuse et rêvait plus haut. Comme à Decazeville elle ne pouvait trouver, elle partit pour Paris..."*. (43)

" ...Ce que Tintin cherchait : une petite compagne économe, petite bonne ou n'importe pourvu qu'elle soit plus économe que lui, afin de pouvoir s'en-

(43) J. Manié; Ouvr. cité, P. 99.

traider dans la tourmente. Car Paris ce n'est pas une ville comme les autres, il y a de tout monde..."(44).Cette nostalgie et ce rêve d'une structure protectrice est à la mesure de la solitude de sa vie d'émigré :

"*...Il existe des filles sérieuses mais elles ne sont pas au bal ni aux attractions. C'est celles-là qu'il aurait voulu trouver. Pour cela il faut avoir des relations amicales, familiales. Tintin n'avait personne à qui confier loyalement ses désirs. Il vadrouillait dans les bals où la plupart des danseuses étaient des entraîneuses...*".

Cette rationalité des femmes où l'émigré voit le garant, le garde-fou de la dissipation et du caractère velléitaire de sa propre démarche, n'est peut-être pas seulement l'effet d'un discours masculin de convention. Très tôt, les femmes saint-antoninoises qui subissaient sans doute avec plus de violence les pesanteurs de la société traditionnelle ont assuré avec plus de clarté la rationalité des choix et des trajectoires d'émigration.

7 - L'EXPÉRIENCE DES ÉMIGRÉS

LES SOLIDARITÉS RÉGIONALES DANS L'ÉMIGRATION

Hors la filière du chemin de fer qui a une origine locale (les recommandations des notables), l'émigration saint-antoninoise ne semble pas avoir produit à Paris, comme l'ont fait de nombreuses paroisses aveyronnaises, de filières professionnelles spécifiques ou de réseaux d'entraides susceptibles d'encadrer ou de servir de point d'appui aux candidats à l'exil. Les solidarités régionales semblent cependant jouer un rôle, au début du siècle, dans l'intégration urbaine des migrants saint-antoninois. Jean Manié, par exemple, évoque le rôle de cette connivence lors de sa première embauche à Paris :

" *Elle le regarda, ne lui demanda aucun certificat, il n'en avait pas; elle croyait qu'il sortait d'une de ces maisons, qu'il était au courant du service, elle lui demanda quand est-ce qu'il voulait commencer le service? Aujourd'hui ou demain matin neuf heures au plus tard.*
Il dit:
- Demain matin.
Elle lui demanda s'il venait de vacances en province.
- Oui, dit-il, je viens de Montauban.

(44) Idem, p. 107.

Oh! pas si loin de chez moi, le patron est de Castres (Tarn).
Enfin, c'étaient des pays, heureusement; entre pays, on est parfois indulgents aussi Tintin ne s'en sortait pas trop mal."(45)

Il sait aussi à l'occasion, profitant de son court séjour à Decazeville, se prévaloir d'une citoyenneté aveyronnaise et prendre appui sur la vitalité des solidarités rouergates : *"Tintin l'invita à boire un verre avec lui; le patron accepta, les mastroquets sont contents quand on leur paye à boire. Tintin lui dit qu'il arrivait de province tout récemment et qu'il cherchait du travail. Le patron lui demanda d'où il venait. Tintin répondit qu'il était de Decazeville. Les Aveyronnais sont très nombreux à Paris, même dans ces quartiers du 18ème arrondissement. Le patron lui dit que lui-même était de Decazeville, qu'il avait un frère qui travaillait au criblage, grand copain de son oncle, il s'appelait Delteil. Cette fois il tombait bien, le patron lui trouva une place comme garçon d'hôtel."*(46)

A défaut de filières collectives et structurées, les relations familiales, le hasard des amours, les opportunités du mariage, l'hospitalité d'un copain, jouent souvent le rôle de support de l'émigration des Saint-Antoninois. Ils offrent parfois un gîte provisoire, aident à trouver un travail, initient le nouvel arrivé à la grande ville. L'émigré investit souvent ces filières informelles d'espoirs démesurés qui sont à la mesure des ambitions véhiculées par l'émigration. Et il n'est pas rare que la déception soit au rendez-vous de la première confrontation avec une réalité que la distance enjolivait :

" En arrivant à la gare d'Orsay, à huit heures trente du matin, le dimanche, il se fit conduire avec cette maudite malle, en taxi, à l'adresse de Mlle Chantal sa voisine (47), à Levallois-Perret, banlieue de Paris. Il croyait voir sa voisine dans un petit appartement ou placée comme bonne dans une maison bourgeoise ou restaurant, gagnant largement sa vie et où elle pourrait recevoir son voisin convenablement pour qu'il puisse rester quelques jours avec elle, le temps de se familiariser au milieu de ce labyrinthe de rues, de boulevards, de places, grandes et petites, à cette circulation intense de tous les instants, composée de flâneurs, d'ouvriers, d'ouvrières se rendant à l'atelier, l'usine. En arrivant à l'adresse, il se trouva devant une maison ordinaire de cinq étages; après avoir demandé à la concierge où habitait Mlle Chantal, elle répondit:
- Première mansarde, sixième étage.
Il laissa sa malle en bas, dans la cour, et grimpa les six étages... il frappa, Mlle Chantal se présenta, et elle fut très surprise en le voyant car elle n'avait pas été prévenue :

(45) J. Manié, Ouvr. cité.
(46) J. Manié, Ouvr. cité.
(47) Du temps où il était à Decazeville.

- Mon pauvre Tintin ! Tu vois où j'habite ! Ce n'est pas bien grand, juste pour une personne.
- Je vois bien, qu'il répondit.
Un malheureux lit de fer tout cabossé, une chaise démodée,ayant besoin de rempaillage, sur une petite table un réchaud à alcool où elle faisait sa cuisine, une petite penderie où pendaient quelques robes, un tablier; comme toilette, juste une cuvette, un broc; elle descendait au cinquième étage pour aller chercher de l'eau. ... A midi, elle alla dans la rue chercher un litre de vin, un pain long d'un kilo, un peu de saucisse, du fromage; voilà le déjeuner ou plutôt le casse-croûte. Elle lui raconta qu'elle travaillait dans une chocolaterie.". (48)

La question se pose de savoir pourquoi, par rapport à l'Aveyron voisin, Saint-Antonin n'a pas produit de filières collectives d'émigration et pourquoi aussi l'émigration saint-antoninoise n'a pas produit, à Paris ou dans les grandes villes, une vie sociale ou associative qui soit le pendant de la communauté d'origine.

La faiblesse relative de l'émigration saint-antoninoise explique en partie ce phénomène. D'autre part, le sentiment d'appartenir à une communauté est sans doute beaucoup plus faible, chez les émigrés saint-antoninois, que chez beaucoup de ruraux aveyronnais. Au moment où il est le plus travaillé par l'émigration (au tournant du siècle), l'espace saint-antoninois est socialement et idéologiquement beaucoup moins homogène que ne l'est, à la même époque, une paroisse aveyronnaise. Les clivages sociaux, religieux, patrimoniaux y sont extrêmement importants et l'émigration d'un fils de notable orientée vers les carrières et les grands corps de l'Etat, celle d'un fils d'agriculteur aisé poussé par sa famille vers des activités commerciales urbaines ou celle de la partie la plus prolétarisée de la population, ont peu de traits communs même si leur destination est identique.

Mais que l'émigration soit largement individualisée ne veut pas dire pour autant que l'expérience des émigrés se déploie dans un espace qui serait sans rapports avec leur terroir d'origine.

LES ÉMIGRÉS ET LE PAYS

Dans la société saint-antoninoise, caractérisée par une relative transparence des destins individuels et de la vie sociale, celui qui part se soustrait au regard que la collectivité porte sur lui. L'émigration est presque toujours vécue comme une rupture, un retranchement, une perte d'identité. Cette expérience n'est d'ailleurs pas forcément désagréable car elle est parfois

(48) J. Manié; Ouvr. cité.

vécue - pas toujours! - comme la délivrance d'une socialité étouffante : " *La vie de village est horrible, le pauvre est impitoyable aux pauvres et quand on dit que l'homme est un loup pour l'homme c'est très juste même si c'est une banalité... c'est ce qui m'a toujours frappé dans la vie villageoise...* "nous a confié un Saint-Antoninois.

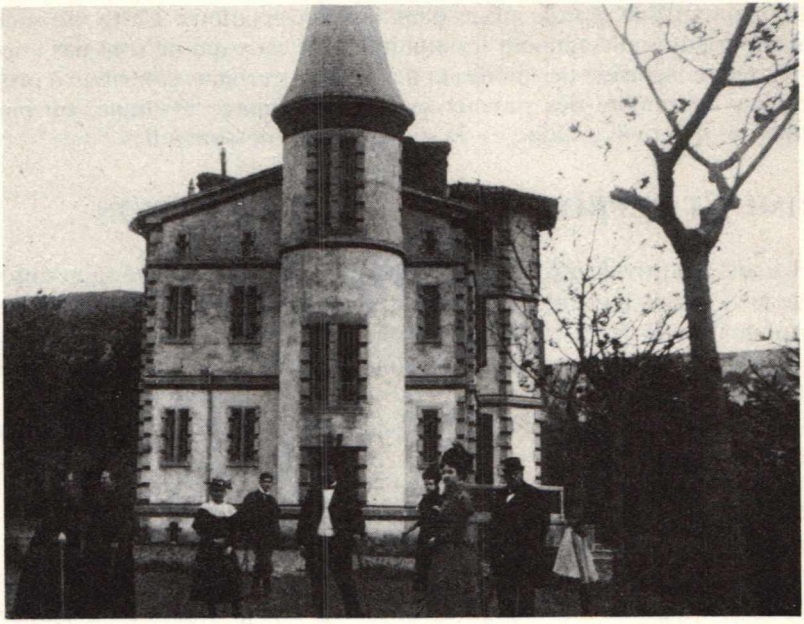
Pourtant celui qui part n'expulse pas si facilement son identité sociale et son terroir originel. Le "pays" reste souvent le lieu privilégié où mesurer, vérifier, légitimer les risques, les avatars et surtout les réussites d'une démarche d'émigration. Le projet d'un retour glorieux, délivré des humiliations et de l'échec (qui détermine souvent le départ), berce les rêves de celui qui part. L'obstentation, l'"épate", le défi, sont au cœur de ce rêve.

" *Le patron, radin, avare, était venu à Paris comme Tintin chez des amis, comme garçon de comptoir. De plus, il était rentré chez un artisan qui fabriquait, pour une entreprise, des pièces détachées forgées. Ayant appris à forger aux forges de Decazeville, comme c'était toujours le même travail, on arrivait aisément à avoir la main et à bien faire. Etant aux pièces, il travaillait dur le jour et le soir, jusqu'à minuit, il servait les clients au comptoir. Avant dîner, entre six et huit heures, il allait même livrer les sacs de charbon de cinquante kilos et les montait jusqu'aux 5ème et 6ème étages. Il travaillait nuit et jour, il voulait arriver. Il se mit assez d'argent de côté pour acheter cet hôtel, empruntant une partie de la somme. Une fois tout payé, il était arrivé à la cinquantaine complètement épuisé par le travail et les privations, pour mettre assez d'argent de côté pour se faire construire une maison à Decazeville, pour épater ses anciens copains et amis.*" (49).

Cette tension vers la production de signes tangibles de la réussite dont la communauté d'origine serait le témoin privilégié, n'est pas seulement la consolation de réussites acquises au prix d'une vie urbaine harassante et sans gratifications. Ceux à qui la ville a prodigué carrières, honneurs, relations sociales, n'y échappent pas non plus totalement. A Saint-Antonin, l'architecture des maisons qui se sont construites, à la fin du XIXème siècle et au début du XXème siècle, sur la route de Caylus (souvent des résidences de villégiature), montre à l'évidence que les enjeux de prestige n'ont pas été absents des intentions de leurs propriétaires.

Et si Saint-Antonin demeure souvent, pour celui qui est parti, le lieu privilégié de cet étalage de prodigalités, ce n'est pas seulement parce que la vie urbaine serait une sorte de parenthèse sans épaisseur sociale. C'est surtout un effet de la théâtralité propre à la vie du bourg ou du village - presque rien n'y passe inaperçu - qui façonne durablement l'intimité de l'émigré jusque dans l'anonymat des grandes villes.

(49) J. Manié; Ouvr. cité.



Castelet construit à la fin du XIX^{ème} au bord de la route de Caylus.

Jusqu'aux années trente, et à la démocratisation des loisirs, c'est dans le monde des notables que le goût de ces rapports au terroir est le plus vif et les occasions de retours les plus nombreuses. C'est dans ce milieu social, qui conserve souvent à Saint-Antonin des résidences de villégiature, que les attaches familiales résistent le mieux à la dispersion de l'émigration. Saint-Antonin est souvent le lieu de séjour estival de prédilection de ces émigrés. Bien que cette société estivale et vacancière produise une vie sociale dont la ségrégation n'est pas absente, elle marque d'une empreinte durable et profonde les rythmes de la vie sociale. Le fait que la période estivale constitue un temps fort de cette société des notables ne contribue pas pour rien à orienter vers le tourisme les rêves et les projets d'avenir qu'ils font pour la cité: le loisir est la composante la plus valorisée de leur vie sociale. Ces séjours de vacances sont aussi, dans ce milieu, l'occasion d'une circulation

des informations, des expériences: les promotions, les études, les succès aux examens et aux concours, les alliances, les modèles urbains de consommation, tiennent une grande place dans les conversations. Cette vie sociale estivale oriente puissamment les ambitions de ceux qui ne sont pas encore partis. Cette intrusion des modes et des modèles urbains contribue à propager dans l'ensemble des milieux sociaux une image idyllique, en partie mythique, de la vie urbaine et de ses filières professionnelles.

FRIME ET REPRODUCTION DE L'ÉMIGRATION

La société estivale des classes les plus huppées de la société saint-antoninoise ne sont pas les seules à propager une image flatteuse des modèles de consommation et de loisir des grandes villes. Les émigrés aux situations plus modestes concourent aussi à la promotion d'une image déformée, mystifiée, de leur expérience.

"- Vous êtes du Midi? disait-elle, car tous les provinciaux ont un langage différent de celui de Paris.

- Oui, ma toute belle, disait Tintin, et vous?

- Moi aussi, je suis de Carcassonne.

- Et moi de Toulouse, à quarante kilomètres.

N'importe, même si on a vu le jour dans un village retiré, isolé à vingt kilomètres d'un chef-lieu de canton, on est toujours d'une grande ville. On a honte de dire: village. Etre un important personnage, on a un métier; quand on est un vulgaire manœuvre, voire terrassier, on est préparateur en pharmacie; quand on est livreur on devient aviateur, on se donne de l'importance devant de jeunes femmes que l'on ne connaît pas."(50)

Ce bluff, ce désir d'épater, sont le plus souvent la rançon de la contradiction entre les ambitions véhiculées par les projets d'émigration et les données réelles, souvent plus décevantes que l'expérience d'émigré.

La honte du village d'origine, l'affirmation de citoyennetés mythiques sont chez Manié un défi à sa situation objective d'"homme de nulle part" voué, dans l'anonymat des villes, au marchandage sans gloire de sa force de travail. Aussi c'est moins une honte de l'origine qu'une honte de l'innommable qui est à la racine de cette ruse. Le village, en effet, ne participe pas de l'univers représentable de l'étranger; en tant que tel, il est un "non lieu", rappel insupportable pour Manié, de sa condition de prolétaire (lesquels n'ont pas de patrie car la logique de la production se moque de leur origine).

Cette logique de défi, cette ambiguïté du rapport à la vérité, caractéri-

(50) J. Manié, Ouvr. cité.

sent aussi les rapports qu'entretient l'émigré avec son milieu d'origine : " *Il disait bien à son oncle qu'il avait trouvé du travail. A sa fiancée, il écrivait souvent; mais il n'osait pas leur dire qu'il était dans un hôtel* (51), *il racontait qu'il était employé de comptoir dans un grand café et qu'il habitait en hôtel.*"(52).

En mystifiant les conditions réelles de son expérience, l'émigré participe aussi directement à la reproduction de l'émigration en ce sens qu'il perpétue et amplifie les représentations du monde extérieur qui la rendent désirable. Ce mécanisme de reproduction n'est pas tellement différent de celui à travers lequel se pérennise aujourd'hui l'émigration kabyle :"*... l'informateur produit le modèle même du mécanisme selon lequel se reproduit l'émigration et dans lequel l'expérience aliénée et mystifiée de l'émigration remplit une fonction essentielle. La méconnaissance collective de la vérité objective de l'émigration que tout le groupe travaille à entretenir (les émigrés qui sélectionnent les informations qu'ils rapportent quand ils séjournent au pays; les anciens émigrés qui "enchantent" les souvenirs qu'ils ont gardé de la France; les candidats à l'émigration qui projettent sur "la France" leurs aspirations les plus irréalistes etc...) est la médiation nécessaire à travers laquelle la nécessité économique peut s'exercer.*" (53).

LES ÉMIGRÉS ET LEUR TERROIR : UN AGENCEMENT QUI EST AUSSI PASSIONNEL

On ne peut cependant réduire le rapport des émigrés à leur terroir originel, à ces distorsions de la vérité révélatrices d'une immense frustration de reconnaissance sociale. L'émigration saint-antoninoise, et singulièrement sa composante la plus populaire, se caractérise aussi par un rapport passionnel et passionné à ce qui a façonné sa propre histoire.

C'est cette passion, par exemple, qui a poussé Jean Manié (qui nous a souvent servi de guide et d'informateur dans ce chapitre), pourtant peu familier de l'écriture, à écrire le récit autobiographique de sa jeunesse à Saint-Antonin et des conditions de son émigration. C'est aussi cette passion qui a inspiré le grand œuvre de Georges Valade, émigré saint-antoninois de la même génération que Manié et qui fut durant l'essentiel de sa vie active chauffeur de taxi à Paris. De 1962 à 1975, il envoie jour après jour plus de

(51) Il travaille comme gardien de nuit dans un hôtel de passe.

(52) J. Manié, Ouvr. cité.

(53) Abdelmalek Sayad : "El Ghorba : le mécanisme de reproduction de l'émigration" dans "Actes de la recherche en sciences sociales n°2" Paris, 1975, p. 65-66.

3.300 livres à la bibliothèque du collège de Saint-Antonin. Et pas quelques livres anonymes mais des livres qu'il avait lus, aimés, annotés. Il s'en explique en 1965 en écrivant : " *...J'ai passé toute ma vie à lutter et à subir la répression. Aujourd'hui je me repose mais l'inaction est incompatible avec mon caractère... alors j'écris beaucoup... Et ne pouvant plus militer sur les lieux de travail je me suis dit que monter une bibliothèque "progressiste" - en attendant mieux - dans l'école de mon village, était la continuation logique d'une vie que j'ai consacrée entièrement à la lutte... Depuis 1928 tous les jours sans interruption (sauf pendant l'occupation) j'ai expédié à Saint-Antonin le journal qui reflète mes idées et que j'ai payé du produit de mon travail.*" (54).

(54) Extrait d'une correspondance privée.

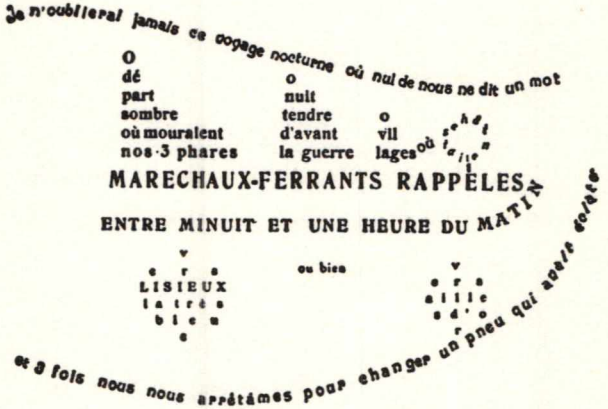
SIXIÈME PARTIE

LES DÉBUTS DE L'AUTOMOBILISATION

La petite auto

Le 31 du mois d'Août 1914
Je partis de Deauville un peu avant minuit
Dans la petite auto de Rouveyre

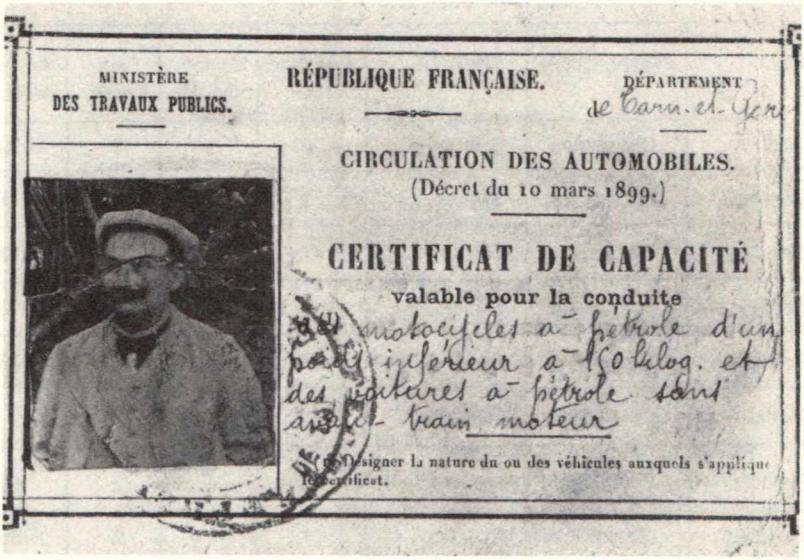
Avec son chauffeur nous étions trois



Et quand après avoir passé l'après-midi
Par Fontainebleau
Nous arrivâmes à Paris
Au moment où l'on affichait la mobilisation
Nous comprîmes mon camarade et moi
Que la petite auto nous avait conduits dans une époque
Nouvelle
Et bien qu'étant déjà tous deux des hommes mûrs
Nous venions cependant de naître

Guillaume Apollinaire
" Calligrammes "
Ed. Gallimard, 1918

1. L'AVANT-GUERRE : PRÉCURSEURS ET FRIME SOCIALE



MINISTÈRE
DES TRAVAUX PUBLICS.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

DÉPARTEMENT
de Tarn-et-Gne

CIRCULATION DES AUTOMOBILES.
(Décret du 10 mars 1899.)

CERTIFICAT DE CAPACITÉ
valable pour la conduite
des motocycles à pétrole d'un poids inférieur à 150 kilog. et des voitures à pétrole sans autre train moteur

(1) Désigner la nature du ou des véhicules auxquels s'applique le certificat.

Permis de conduire de Ch. Plagaven délivré le 10 oct. 1901.

Avant la guerre de 14-18, l'automobile fait une entrée relativement discrète dans la vie sociale saint-antoninoise. Les premières voitures à avoir circulé dans les rues de la cité appartenaient sans doute à quelques touristes fortunés de Montauban ou de Toulouse. Le premier Saint-Antoninois motorisé, Plagaven, doit davantage son accession à l'automobile à sa passion pour la mécanique qu'au privilège de la fortune. C'est un mécanicien astucieux et inventif qui fait commerce de ses diverses inventions (une perceuse manuelle à entraînement par vis sans fin, un modèle de pneu clouté,

une pince à dénoyauter, le premier balai type O-Cédar et, en association avec le pharmacien, un moteur pour bateau). Il vend et répare également les vélocipèdes qui, depuis la fin du XIXème siècle, circulent déjà en assez grand nombre dans la commune. Il n'est pas, et de loin, l'homme le plus fortuné de la contrée et son véhicule (peut-être l'a-t-il acquis d'occasion) est d'ailleurs fort modeste: un cylindre et un cheval de puissance. C'est un précurseur. Pour une courte période, la figure de l'inventeur et les curiosités de la mécanique sont au panthéon des gloires locales. (1)

1914 : RECENSEMENT DES VÉHICULES DE TOURISME EN CIRCULATION À SAINT-ANTONIN (Source : Arch. Mun.)

NOM	PROFESSION	MARQUE	Puissance H.P	Nombre cylindres	Pers. transp.	Année fabric.
Bibal	Distillateur	Stimula	8	1	2	1910
Constans	Médecin	Stimula	9	4	4	1911
Desbans	Huissier	Clément B.	7	4	2	1913
De Vassal	Propriétaire	Berliet	12	4	4	1913
Fonsagrives	Médecin	De Dion	7	4	2	1913
Martin	Industriel	Grégoire	12	4	2	?
Mathet	Pharmacien	Lezèbre	5	4	2	?
Plagaven	Mécanicien	Clément	1	1	2	1905
Rodolausse	Industriel	Clément B.	12	4	4	1912

"plus 31 voitures à deux roues, munies d'attelages (1 cheval), plus 4 voitures à deux roues sans attelages, non comprises celles exclusivement réservées au transport des personnes".
Le recensement des camions, pour 1914 a été égaré mais celui de 1911 indiquait un camion appartenant à un brasseur.

(1) Cf le chapitre : "Emulation mécanicienne et passion monumentale."

A la suite de ce précurseur, et à mesure que l'industrie automobile produit des véhicules plus sûrs et plus confortables, les notables de la cité vont à leur tour s'enticher de mécanique. A la veille de la grande guerre, une dizaine de véhicules sont déjà en circulation à Saint-Antonin, soit un taux de motorisation légèrement supérieur à la moyenne nationale.

La campagne est complètement absente de cette première automobilisation. En dehors de Plagaven, elle ne touche que les notables les plus fortunés de la commune. Ce n'est pas encore une révolution de la mobilité: un long voyage dans ces véhicules inconfortables et peu rapides a la dimension d'un exploit sportif. Mais c'est probablement déjà une révolution des signes du prestige social. Le goût que les nouveaux propriétaires - leurs familles, leurs amis - mettent à se faire photographier au volant de ces engins, montre à l'évidence que l'ostentation, le désir d'en imposer à leurs concitoyens, sont au rendez-vous des premiers succès de l'automobile. D'emblée, elle est saisie comme un des signes majeurs du luxe et de la modernité. Que l'objet automobile soit investi de cette "frime" sociale tient à la fois à sa nouveauté et à ses caractéristiques propres. A l'égal du costume, l'automobile est vouée à des usages sur l'espace public et sous le regard d'autrui. Les attelages qu'entretenaient auparavant à grands frais les familles aisées de la région - ou dont elles louaient les services - étaient déjà investis de valeurs quasi monumentales et démonstratives d'un "rang" social. A Saint-Antonin, l'importance du thème de la voiture attelée dans les photos de famille ou de groupe témoigne de la vitalité de cette passion ostentatoire.

Le véhicule, au fond, importe peu. Il signifie seulement que, depuis des temps immémoriaux, l'affranchissement des contraintes de l'espace est un des attributs et une des ambitions majeures des pouvoirs. L'humour et la dérision dont cette ambition est l'objet mettent aussi en évidence son importance sociale à cette époque :"*...Quand j'étais gosse, il y avait à Lexos un épicier ambulant qui faisait un peu de mercerie aussi et que tout le monde appelait Robespierre. Il circulait partout dans la campagne avec une petite voiture tirée par un attelage de chiens. Alors quand il allait vers Cornusson, ça montait un peu, il prenait quatre chiens.*

Quand il restait dans la vallée, il n'avait que deux chiens à son attelage. Et je me souviens qu'il racontait partout en riant: "Ah! aujourd'hui c'est l'attelage du préfet!" - ou bien - : "Aujourd'hui, c'est le sous-préfet qui fait sa tournée!" et les gens riaient. Et c'était vrai parce qu'à cette époque-là, on pouvait deviner le rang social des hôtes du château de Cornusson à l'importance des équipages et des voitures que le châtelain envoyait à la gare de Lexos pour les attendre. Il y avait le train du sénateur, le train du notaire, etc... et les enfants jouaient à les reconnaître et à s'en moquer."



Ce luxe des attelages n'est pas seulement un privilège. Il participe aussi, plus généralement, avec le vêtement des dimanches, à cette part de cérémonial luxueux qui est au fondement de la vie sociale :

"...Les gens avaient le goût de leur attelage, de leur voiture, de leurs chevaux. Les chevaux étaient soignés, les cuirs entretenus, les voitures étaient propres. Le dimanche quand ils venaient à la messe ils avaient lavé la voiture et astiqué les harnais...".

L'irruption de l'automobile dans la vie sociale saint-antoninoise ne se réduit cependant pas à cette permanence et à ces remaniements des signes de la distinction et du prestige. Elle commence à alimenter un courant touristique, certes modeste, dont les incommodités de la ligne de chemin de fer contrariaient plutôt l'expansion. C'est de cette période, en effet, que datent les premiers projets d'une route touristique dans les gorges de l'Aveyron. Dès avant la guerre de 14, l'Automobile Club de France est sollicité par la

municipalité pour donner son appui à ce projet qui ne sera finalement réalisé qu'une cinquantaine d'années plus tard, sur le site de la voie ferrée définitivement fermée. L'apparition des premières voitures n'est peut-être pas non plus étrangère aux projets et aux travaux par quoi les édiles tentent de transformer, au cours de la même période, la cité en ville d'eau.

Par ailleurs, dès 1910, un premier véhicule automobile utilitaire (800 kgs de charge utile) permet au brasseur installé à Saint-Antonin de livrer sa bière dans toute la contrée. C'est sans doute dans ce domaine du transport de marchandises que l'automobile amorce les transformations qui vont affecter le plus durablement - jusqu'à la motorisation en masse des urbains - l'espace saint-antoninois et les rythmes de l'activité locale. Les lenteurs du charroi faisaient du temps de transport une part importante de la plupart des activités. Charretiers et muletiers se louaient selon les saisons pour le transport des chaux, des phosphates, des bois et des fourrages.

S'ils n'apparaissent pas très nombreux dans les recensements - 5 charretiers à Saint-Antonin en 1911, 1 roulier à Penne en 1901 - c'est ce que pour beaucoup - agriculteurs et journaliers notamment - ce travail constituait souvent une activité d'appoint. Le chemin de fer avait capté le transport à longue distance mais laissé vacant le transport à distance plus rapprochée. La gare de Saint-Antonin était le lieu de concentration obligé de ce charroi. On y apportait les productions d'une bonne partie du haut canton et aussi celles des communes plus proches du canton de Caylus. La plupart des commerçants de Caylus entretiennent, par exemple, pendant cette période, des granges et des entrepôts à Saint-Antonin, à défaut de gare qui les desserve directement. Pour les agriculteurs, qui expédiaient assez rarement eux-mêmes leurs productions à la gare, les foires, très fréquentées à cette époque, étaient le lieu de transaction avec les marchands expéditionnaires. L'apparition du camionnage ne va pas bouleverser immédiatement cette organisation de l'espace.

Pendant assez longtemps encore, l'automobilisation du transport restera complémentaire de la voie ferrée, se contentant d'accélérer le rythme des rotations. Pourtant, l'autonomisation des flux et des courants d'échange que permet l'automobile, donne une impulsion, décisive pour l'avenir, qui va dans le sens d'un dépérissement relatif de la fonction urbaine de Saint-Antonin. Sa gare, qui était le centre d'un arrière-pays étendu et autour de laquelle s'organisaient l'espace et son imaginaire, va dès lors amorcer son lent dépérissement.

Pourtant, au cours de cette période, l'automobile ne joue encore qu'un rôle marginal. Vouée à des usages presqu'exclusivement élitaires, elle est, dans la mémoire de la grande majorité des contemporains, un pur spectacle



Cliché : Arch. Mun. Saint-Antonin.
Un sous-préfet en vacances vers 1890.

qui fascine, certes, les imaginations mais reste sans implications sur la vie quotidienne. La véritable révolution de la mobilité, à cette époque, c'est plutôt le vélocipède qui en est le vecteur, notamment chez les jeûnes gens dont la famille a une petite aisance. Il leur permet déjà d'élargir le champ de leur horizon familier, de leurs virées de loisirs, et de courir les bals et les fêtes de villages plus éloignés. Objet initiatique, le vélo commence alors sa longue carrière de gratification et de sanction quasi rituelle de la réussite au

certificat d'études : " *Quand on avait le certificat d'études, les parents nous achetaient souvent une bicyclette, c'était le cadeau du certificat. C'était très agréable, la bicyclette, ça nous permettait déjà d'aller aux fêtes, à Caussade, à Cordes, à Laguépie. Depuis mes treize ans, je ne suis guère descendu de mon vélo. Mes parents, par exemple, me racontaient leurs ballades à pied à la Gourgue (une source à 4 kilomètres de Saint-Antonin), c'est loin ça! Moi, je ne me souviens pas d'y être allé à pied. Mais à bicyclette, oui, souvent...* ".

2. LA GUERRE ET L'AUTOMOBILE.

On sait le rôle qu'a joué la première guerre mondiale dans la réorientation de l'industrie automobile vers la production de masse. Au niveau local, elle a également frayé des voies nouvelles à la motorisation. L'horrible carnage a créé, à Saint-Antonin et dans tous les villages alentour, un vide considérable dans la population des hommes jeunes et il n'est guère de familles qui ne comptent un ou plusieurs disparus (2). Le tribut de la guerre se conjugue aux effets de l'émigration qui est aussi, nous l'avons montré par ailleurs, pour l'immédiat après-guerre, une conséquence culturelle de la guerre. A la relative abondance des bras, caractéristique de l'avant-guerre, succède donc une pénurie de main-d'œuvre qui ouvre un marché important aux usages utilitaires de l'automobile. Par ailleurs, les énormes surplus militaires de l'après-guerre vont alimenter un marché actif de véhicules d'occasion relativement bon marché.

En outre et à court terme, la guerre n'a pas eu, malgré sa cruauté, que des répercussions néfastes sur l'économie saint-antoninoise. Eloignée des champs de bataille, toutes ses ressources et ses savoir-faire ont été mobilisés dans le cadre de l'économie de guerre comme l'ont été toutes les régions en voie de marginalisation en temps de paix. Ses tanneries ont connu un regain d'activité alimenté par les commandes militaires, le commerce du fourrage a été plus actif que jamais et un mécanicien devenu munitionnaire a ouvert ses ateliers au travail féminin. Il en a résulté, malgré la dévaluation de la monnaie, un accroissement de la circulation monétaire qui a étendu sans doute aussi les bases de solvabilité du marché automobile (les coupes sombres de la guerre arrondissent aussi le patrimoine global des survivants). La guerre a aussi élargi l'horizon et la pratique de l'espace de beaucoup de Saint-Antoninois.

---

(2) Voir le chapitre sur la démographie.

Tous les témoins de l'après-guerre évoquent enfin la frénésie de vivre, la boulimie de curiosités nouvelles qui s'emparent des survivants une fois la paix revenue. Tous nos entretiens fourmillent, pour cette période, de récits de courses à bicyclette vers les fêtes et les bals des villages environnants. Même si la bicyclette est le véhicule privilégié de cette joie de vivre et de cette soif d'espace, l'automobile profite aussi de ce climat.

Le lien entre la guerre et l'automobilisation est encore attesté, au plan symbolique cette fois, par les sources d'information statistiques qui sont disponibles pour cette période. C'est en effet aux recensements militaires de véhicules automobiles que nous devons d'avoir une connaissance partielle de l'évolution du parc automobile à Saint-Antonin entre les deux guerres.

Ce signe n'est pas fortuit. Il signale au contraire à quel point la "mobilisation" est toujours à l'affût, pendant cette période, des progrès de la mobilité. A quel point aussi les frontières entre l'économie de guerre et l'économie civile "auto-mobilisée" sont de plus en plus ténues à partir de cette période (même si c'est un projet qui reste velléitaire).

3. LES PROGRÈS DE L'AUTOMOBILE ENTRE LES DEUX GUERRES : DONNÉES QUANTITATIVES

ÉVOLUTION DU PARC DES VÉHICULES PARTICULIERS À SAINT-ANTONIN (3)

ANNÉE / VÉHICULES	1914	1925	1929	1934	1936	1937	1938
Voitures de tourisme	9	30	30	30	47	58	72
Motos et motocyclettes		13	17				66
Nombre d'automobiles pour mille habitants à Saint-Antonin	2,8	12			19	23,8	30
Idem France entière	2,7	11,3			39,5	41	42,7

(3) Source : D'après les recensements militaires; Arch. Mun.

Le taux de motorisation des Saint-Antoninois progresse, on le voit, très rapidement au cours de l'immédiat après-guerre. Jusqu'en 1926-27, il y a même, à population égale, plus d'automobiles à Saint-Antonin que la moyenne nationale. Ensuite l'automobilisation stagne pendant une dizaine d'années mais cette stabilisation masque un renouvellement important du parc automobile puisque l'âge moyen des véhicules en circulation est de 3 ans et demi en 1926. La plupart des véhicules datant de l'avant-guerre sont remplacés au cours de cette période. L'équipement des habitants de la commune en véhicules utilitaires - dont la progression est plus régulière - contrebalance un peu cette apparence de sous-équipement de dernière période.

ÉVOLUTION DU PARC DES VÉHICULES UTILITAIRES À SAINT-ANTONIN (4)

ANNEE	**1911**	**1926**	**1928**	**1934**	**1936**	**1938**
Nombre de véhicules	1	12	14	17	22	42
Tonnage utile	0,8	21,5				62,4

D'autant que, dans le public des artisans qui achètent ces véhicules - il s'agit le plus souvent de petits utilitaires de moins d'une tonne de charge utile -, cette motorisation est souvent à double usage : " *Le premier véhicule utilitaire que j'ai vendu c'était avant l'inondation, en 1928. C'était une petite camionnette de 1.200 kgs et je l'avais vendue à des gens que je connaissais et qui vendaient pas mal de fourrage. ... Alors ils faisaient quelques sous mais ... ce qui les embêtait c'était que le gars qui leur achetait le fourrage prenait peut-être un franc par botte pour le porter à la gare. Ils avaient bien un cheval mais il n'en portait pas beaucoup. Je voulais leur vendre une voiture mais je n'arrivais pas à les décider. Je savais pourtant qu'ils avaient des sous et qu'ils pouvaient se la payer. Alors j'ai dit: " Mais avec une camionnette vous en porterez beaucoup plus et au lieu de donner l'argent au marchand vous le garderez pour vous." . Alors il m'a dit d'accord pour une camionnette. On a acheté le châssis et je le lui ai fait carrosser et il portait son fourrage et il était fier comme Artaban et le dimanche, toute la famille venait à la messe, ici, avec la camionnette et ils allaient se promener avec. C'est un truc qui ne serait pas rentable aujourd'hui parce qu'ils s'en servaient peut-être un mois de l'année, une vingtaine de voyages de fourrage et, le reste du temps, ils n'en avaient pas besoin...*".

(4) Même source que précédent.

Il faut souligner l'importance de l'équipement en motos et motocyclettes qui sont presqu'aussi nombreuses, en 1939, dans la commune, que les automobiles. D'abord achetées, dans les années 20, par les artisans et les agriculteurs qui ont une "petite aisance", elles constituent, à la veille de la seconde guerre mondiale, l'essentiel de la motorisation ouvrière de la commune : *" Je crois que j'ai été, ici, une des premières femmes à monter à cyclomoteur ... à Saint-Antonin vers 1925. Mon mari faisait fabriquer une drague à Villefranche et, le samedi ou le dimanche, nous allions à Villefranche voir fabriquer cette drague. Nous avions chacun un petit cyclomoteur. On partait le matin avec notre manger derrière, sur le porte-bagages. On mettait les assiettes, le couvert et des œufs, un petit peu de viande ... Nous mangions dans un petit bois et puis le soir on revenait. Même pour aller à Montauban, nous y allions à motocyclette. C'était très gai..."*.

Socialement, l'automobile de tourisme reste, pour l'essentiel, confinée, à Saint-Antonin, jusqu'au début des années trente, au monde étroit, au marché vite saturé, des "fous de mécanique" et des notables : riches propriétaires, négociants aisés et professions libérales.

Chez les artisans et commerçants de détail, la motorisation utilitaire précède toujours l'automobile de tourisme à laquelle ils ne commencent généralement à accéder qu'à la veille de la seconde guerre mondiale.

PROFESSIONS DES PROPRIÉTAIRES DE VÉHICULES DE TOURISME À SAINT-ANTONIN EN 1926 (5)

Artisans, commerçants détaillants	3
Négociants, industriels	9
Professions libérales et clergé	7
Propriétaires (6)	5
Fonctionnaires, agents communaux	2
Retraités, sans profession, indéterminés	4
TOTAL	30

. Les fabricants de chaux, les exploitants de carrières de phosphates, les négociants de fourrage sont, à Saint-Antonin, les premiers à utiliser des camions. A Penne, le premier automobiliste est un négociant de fourrage et les charbonniers de la Grésigne commencent à s'équiper en camions, au

(5) Source : D'après les recensements militaires; Arch. Mun.
(6) Une partie d'entre eux sont des agriculteurs.

PROFESSION DES PROPRIÉTAIRES DE VÉHICULES UTILITAIRES À SAINT-ANTONIN (7)		
ANNEE / PROFESSIONS	**1926**	**1938**
Artisans - commerçants de détail	4	15
Négociants industriels	7	19
Transporteurs	0	1
Propriétaires et cultivateurs	1	7
TOTAL	12	42

début des années 30. Dans cet espace où les transports, dans presque tous les corps de métiers, représentaient une part importante du temps de travail, avoir ou ne pas avoir de camion commence à faire la différence du succès commercial ou de l'échec : *"...Nous n'avons jamais acheté de camion et c'est ça qui nous a coulés. Mon mari n'osait pas conduire et puis il disait : " Si je m'en vais en camion, je laisse la drague et si je reste à la drague..." alors il fallait se partager, il fallait choisir. Et alors les concurrents avaient des camions et petit à petit les entrepreneurs trouvaient plus agréable d'acheter le sable et qu'on leur porte sur le chantier, ça allait plus vite et meilleur marché..."*.

L'automobilisation des ruraux demeure presque insignifiante pendant toute cette période eu égard à leur importance sociale. Elle est généralement le privilège d'agriculteurs qui se livrent à des négoces plus étendus que la commercialisation de leur production, ou qui disposent de ressources extérieures.

Une agricultrice de Vaour raconte, par exemple, que : *"...juste avant la guerre, mes parents ont été les premiers à avoir une voiture ...personne d'autre n'en avait. C'était une C4, vous savez ces grosses voitures. Comme on était nombreux, quatre gosses, mes parents plus mes grands-parents...tout le monde rentrait dans la voiture. C'était un événement! C'était ma grand-mère qui était veuve de guerre, qui touchait une pension, qui avait acheté la voiture. Mon père, tout seul, n'aurait pas pu la payer..."*.

4. SUSCITER LA DEMANDE

Les économistes sont souvent tentés d'expliquer le succès d'un bien, d'un produit nouveau, par la notion ambiguë de besoin : si le produit se

(7) Même source que précédent.

vend bien c'est qu'il correspond à un besoin qui lui préexistait. Ainsi le succès de l'automobile s'expliquerait par un besoin universel de mobilité. A la vérité, le chemin qui a constitué l'automobile s'expliquerait par un besoin universel de mobilité. A la vérité, le chemin qui a constitué l'automobile en besoin paraît plus compliqué que ce parcours d'une "demande" à sa satisfaction et l'utilité apparente des objets n'est souvent qu'une des facettes, parfois un trompe-l'œil, des usages sociaux de ces objets (8). A Saint-Antonin, l'existence d'un besoin universel d'automobiles ne paraît pas, entre les deux guerres, quelque chose d'acquis et l'expérience des premiers garagistes met en évidence que le besoin ne préexiste pas à l'objet.

Loin d'affronter le déferlement d'une demande à laquelle elle s'efforcerait de répondre, la vente d'automobiles est, à cette époque, le résultat d'un lent et laborieux travail pour susciter la demande : *"... Il fallait chercher les clients parce que ce n'était pas comme maintenant, ils ne venaient pas vous supplier au garage. ... Il fallait d'abord causer avec eux de la pluie et du beau temps, de la récolte, des machines, de la vache, de la propriété. Et puis essayer de lui parler s'il n'aurait pas besoin d'une voiture pour remplacer son tombereau pour aller en ville. .... En 1926, quand j'ai vendu ma première voiture, je suis allé chez le client peut-être vingt fois. Pour lui expliquer d'abord qu'il en avait besoin, qu'il fallait qu'il l'achète, pour essayer de le lui faire croire et puis le pousser en lui disant que s'il voulait être le premier à l'avoir ... que s'il attendait trop ce serait peut-être le voisin qui l'achèterait avant lui. ... Alors pour les clients, les durs de la campagne, il fallait essayer de s'arranger ... leur trouver quelqu'un qui veuille leur faire du crédit ... il fallait leur promettre de les aider, il fallait leur promettre de leur apprendre à conduire parce qu'il n'y avait pas d'auto-école. Et alors, sur le prix, il fallait aussi lâcher quelque chose parce que le paysan aime à marchander. Le drame c'est que le prix je ne pouvais pas l'augmenter puisque c'était le prix du catalogue, alors je lâchais un peu sur le prix du transport depuis Paris. Et alors, il fallait aussi promettre ... d'acheter du vin, d'acheter des pommes. Pour un autre, je lui faisais vendre du fourrage chez des gens que je connaissais qui en manquaient. Et ça se faisait à grande échelle partout. A Montauban, il y avait un représentant qui était un bon ami à moi; il tournait dans Montauban pour vendre des voitures. A un moment, il voulait vendre une voiture de luxe à une dame qui tenait une maison de rendez-vous, autrement dit, un lupanar. Pour lui vendre cette voiture, il a fallu qu'il lui reprenne un piano mécanique. Vous savez, un limonaire. Il me dit: "Tu n'as pas un client pour ce limonaire?". Il a fallu qu'il aille là-bas pour discuter avec cette dame et discuter avec les filles*

(8) Pour la critique du besoin comme fondement de l'échange, nous renvoyons le lecteur aux écrits de G. Bataille et notamment à "La part maudite".

... Vous voyez l'affaire! Moi j'ai repris des machines agricoles d'occasion, j'ai repris une lieuse pour vendre une voiture, et cette lieuse il fallait la revendre, vous voyez le trafic! Vous voyez les astuces qu'il fallait faire! Le client, à ce moment-là, il ne s'occupait pas des publicités de voitures. Il fallait y aller, il fallait lui en parler et si vous le sentiez chaud il fallait lui amener une voiture un jour que vous en aviez une sous la main. On y faisait monter la famille, la femme surtout si on pouvait. Ah! si la femme ne voulait pas venir c'était mauvais signe! On se disait: ça y est! cette nuit sur l'oreiller, elle va lui casser les oreilles au bonhomme. Mais si la femme venait, ça pouvait aller ... mais il fallait des fois attendre six mois, un an, un an et demi avant de décrocher le contrat...".



Camion SAURER 3 1/2 T. – Primé par le ministère de la guerre
Avec un camion automobile on double son rayon d'action et on peut quadrupler son chiffre d'affaires

Si la femme, singulièrement en milieu rural, est au cœur des dispositifs de séduction par quoi l'automobile tente de se faire désirer c'est sans doute, en grande partie, parce que c'est elle qui subit avec le plus de violence les contraintes spatiales du mode de vie : *"...Le matin elle se lève la première, fait le ménage, soigne la basse-cour et va aider son mari. Puis elle rentre pour préparer le déjeuner et s'occuper des enfants. Elle revient le soir aux champs jusqu'à la préparation du dîner. Elle se couche la dernière. Le dimanche, la*

garde des enfants lui est confiée et son mari va au café ou à la chasse. Les plaisirs sont rares pour elle et cet horizon sans joies humaines... la laisse insatisfaite..."(9). Son pouvoir économique - dans l'économie du bas de laine, c'est souvent elle qui gère les cordons de la bourse - apparaît souvent comme une revanche ou une contrepartie de cette insatisfaction.

5 - RARETÉ DE LA CIRCULATION MONÉTAIRE ET AUTOMOBILISATION.

Le récit du garagiste met aussi en évidence à quel point la rareté de la circulation monétaire constitue, entre les deux guerres, un obstacle à l'élargissement du marché automobile. Les caractéristiques d'une économie locale encore largement fondée sur l'autoconsommation, le troc, l'échange des services, la préférence pour la thésaurisation et la défiance de la dépense, expliquent largement cette limite.

Mais, dans le même temps, l'automobile va conjuguer la séduction des services qu'elle rend à l'introduction d'une logique d'investissement dans l'économie des ménages et dans celle des artisans, des agriculteurs et des commerçants. Bien avant l'introduction des circuits bancaires à la campagne, qui date du deuxième après-guerre, l'achat de véhicules automobiles est l'occasion d'une première "mobilisation" importante de l'épargne thésaurisée :

"... On m'a même payé une fois, écoutez bien, en louis d'or ! C'était un camion Renault que j'avais vendu à Mr X.. et je lui avais repris une vieille Ford modèle T. Son beau-père est venu me trouver et il m'a dit: "Ca te gêne pas que je te paie en pièces d'or?". Je lui dis: "Pas du tout !". Alors je le dis à mon concessionnaire..., on était heureux comme des fous, rien qu'en pièces d'or ! ...J'en ai eu d'autres qui m'ont donné des titres, des bons au porteur. Ca marchait quand même...".

Même si le recours au crédit reste exceptionnel avant-guerre - *"...J'ai mis longtemps à m'y faire, c'était pas dans mes mœurs, moi, le crédit..."*, dit le garagiste - l'achat d'une automobile commence à être une des occasions privilégiées d'initiation à une économie de crédit. La parenté reste néanmoins le support privilégié de cette circulation monétaire : *" Avant de vendre un véhicule , j'essayais de savoir si le gars avait des sous ou s'il n'en avait*

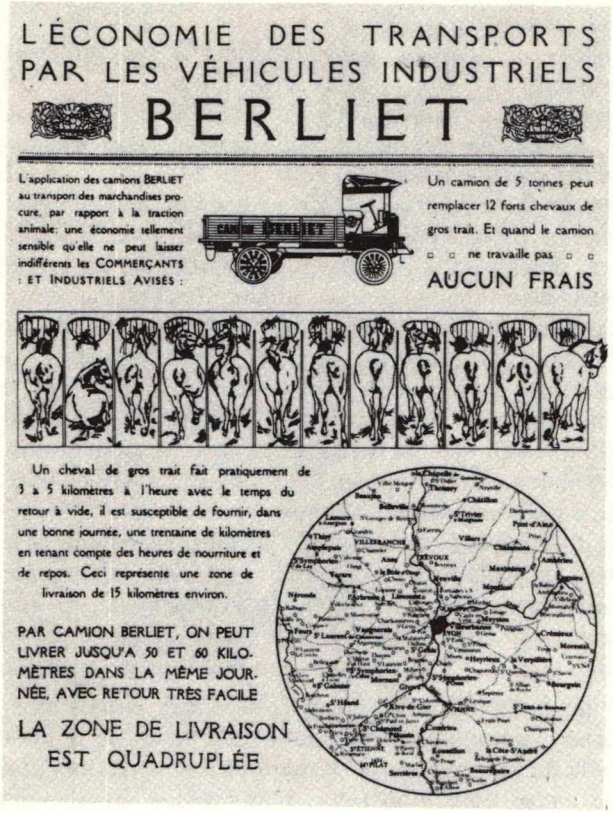
(9) S. Canal; Ouvr. cité.

pas car le crédit ça n'existait pas à l'époque. Il n'y avait pas de Crédit Agricole.

Si vous aviez besoin d'argent, vous alliez chez un type qui en avait pas mal et vous lui demandiez s'il pouvait vous prêter X francs. Ca m'est arrivé de servir d'intermédiaire ... de trouver un gars qui faisait du crédit pour un client. Alors il leur faisait signer des traites. Mais ça ne marchait que quand il manquait une petite partie de la somme. Pour 2 ou 3.000 francs... il leur demandait à ce moment-là du 6 à 8%... Mais, en général, avant la guerre, les gens payaient comptant ou ils s'arrangeaient entre eux, dans la famille...".

Le charroi, préexistant à l'emprise de l'automobile sur les déplacements et les transports de marchandises, consommait essentiellement des biens et des services produits localement (fourrage, animaux de trait, voitures fabriquées par les charrons). De ce fait, le charroi restait immergé dans une économie où les échanges de biens et de services se substituaient souvent à la circulation monétaire et au paiement en numéraire. L'automobile individuelle ou utilitaire fait au contraire appel à des consommations extérieures au marché local et toujours monnayables en argent. De ce fait, elle contribue à la mise en crise de cette économie pré-capitaliste faiblement monétarisée et accroît les tensions en son sein. Ces tensions vont dans le sens d'une monétarisation croissante des échanges : *" A partir du moment où nous avions des camions, la livraison ce n'était plus seulement pris sur notre temps libre ou en échange d'un peu de foin pour les chevaux, ça avait un prix... il fallait faire de l'argent..."*, dit un marchand de bois de la région.

Dans le même temps, par l'accélération des circulations matérielles qu'elle autorise, l'automobile fonctionne comme un outil initiatique à une économie où la thésaurisation et la lenteur cèdent le pas aux profits et bénéfices liés aux circulations monétaires plus rapides. En ce sens, elle fonctionne dans les campagnes comme une machine de guerre du capitalisme :*"...Ma première voiture c'était une C4, en 1930. Elle m'a duré quelques temps. Je l'ai payée 27.000 au départ et je l'ai revendue 20.000, vingt ans après, presque l'argent qu'elle m'avait coûté! C'est pas des blagues... Je m'étais dit : il faut une voiture pour faire du commerce parce que si vous n'avez pas de voiture, vous n'avez rien. On ne peut pas faire de commerce sans voiture... On était peut-être deux ou trois, ici, à avoir le permis à cette époque-là. Ça nous permettait d'aller vendre aux foires de Villefranche, de faire des expéditions dans les gares plus facilement... La plupart de mes collègues, ici, vous savez, ils faisaient de petites affaires... Quand ils vendaient quelque chose, ... l'argent, ils se le gardaient, ils le laissaient dormir. Ce n'est pas comme ça qu'on fait des affaires. Moi, quand je vendais un veau ou quelque chose, j'essayais aussitôt d'acheter autre chose pour l'engraisser et le*



Publicité de Berliet en 1913.

revendre encore le plus vite possible. L'automobile, les gens disaient : "C'est de la dépense" mais si on ne veut pas dépenser,.... on ne fait pas d'affaires!".

6 - LA CONCURRENCE DU RAIL ET DE LA ROUTE

Jusqu'à la seconde guerre mondiale, l'importance des véhicules individuels, et notamment des automobiles de tourisme, est marginale dans la

concurrence que se livrent le rail et la route. Ce sont surtout le camionnage et le transport collectif par autobus qui vont être les acteurs décisifs, entre les deux guerres, de l'accélération de la crise de la ligne de chemin de fer .

Une première ligne d'autobus se crée dans la région vers 1911 entre Caylus et Saint-Antonin. Cette ligne est complémentaire du chemin de fer puisque Caylus n'a pas encore de gare. Elle se substitue aux correspondances par voitures attelées qui, depuis l'ouverture de la gare de Saint-Antonin, assuraient le trafic entre les deux cités. La précocité de cette motorisation du service de correspondance est cependant exceptionnelle dans la région. A Vaour, par exemple, ou à Penne, il faut attendre 1930 pour qu'un pareil service soit créé : " *Après la guerre, il y avait un bonhomme avec une voiture à cheval qui faisait la correspondance d'ici (Vaour) à la gare de Vindrac. Puis vers 31-32 est arrivé le premier autobus. C'était assez rustique, c'était un Delaunay-Belleville qui était un peu transformé en autobus. Je l'ai conduit pendant une année pour un patron. Ca travaillait bien, on faisait deux allers et retours par jour jusqu'à la gare...* ".

Jusqu'au début des années trente, la plupart des ouvertures de lignes d'autobus régulières demeurent cantonnées dans ces services de correspondance des gares les plus proches. Les véhicules utilisés sont souvent des camions réformés par les armées et plus ou moins aménagés. Le transport automobile est encore peu réglementé.

Très tôt pourtant, les entrepreneurs de transport qui possèdent ces véhicules s'emploient à détourner une partie du trafic de voyageurs de la voie ferrée. Ils assurent, par exemple, le transport direct de leur clientèle vers les foires et marchés les plus fréquentés de la région captant ainsi un des flux collectifs essentiels de la mobilité villageoise : "*...Avant guerre, je faisais les marchés de Carmaux, j'avais une ligne Laguépie-Carmaux. Le vendredi, il y avait le marché de Carmaux, c'était un centre sensationnel. Quand j'ai créé ce service, il m'aurait fallu trois autobus. Je portais au moins trente à quarante personnes et sur le toit de l'autobus, je portais au moins deux étages de paniers de volailles...* ".

Cette facilité nouvelle du transport vers les foires et marchés les plus importants sera d'ailleurs peu favorable aux foires et marchés locaux et villageois dont le déclin s'accélère au cours de cette période.

Le camionnage, à ses débuts, joue également un rôle complémentaire du chemin de fer. Mais dès le début des années trente, l'élargissement des rotations qu'il autorise, précipite la marginalisation de la gare de Saint-Antonin : "*...Mon grand-père (négociant en fourrage) a acheté ses premiers camions après la guerre de 14. Il a attendu quelques années jusqu'à ce que le matériel soit robuste. Les premières années, les camions servaient unique-*

ment à accélérer les rotations entre les fermes et la gare de Saint-Antonin où nous avions un entrepôt. C'était une économie car le transport avec des attelages de bœufs ou de chevaux était très lent et très coûteux... Ensuite, petit à petit, nous avons pris l'habitude de charger le fourrage dans des gares plus importantes : à Lexos, à Caussade, à Montauban, c'était plus rapide, plus pratique et sans doute économique.... Ce n'est que bien plus tard, après la seconde guerre mondiale, que les livraisons directes par camions ont été possibles... Sauf, bien sûr, pour les clients assez rapprochés...".

La première ligne d'autobus régulière qui "double" l'itinéraire de la voie ferrée apparaît à Saint-Antonin en 1932. Elle va prospérer sur les lenteurs, les correspondances malcommodes, les déficiences, de l'exploitation, d'une ligne sur laquelle on n'a pas investi depuis longtemps. Ce sont d'ailleurs ces déficiences qui ont directement suscité la vocation (et le retour au pays) de celui qui sera longtemps le principal transporteur de la région :"*...Le service ferroviaire Laguépie-Toulouse marchait bien mais celui de Laguépie à Montauban (par Saint-Antonin) c'était catastrophique. Le matin, ça allait bien. Vous partiez d'ici vers six, sept heures et vous arriviez à Montauban vers huit heures trente, neuf heures. Vous n'aviez pas beaucoup à attendre à Lexos. Mais le soir, vous repartiez de Montauban à quatre heures, quatre heures trente, vous arriviez à Lexos vers six heures et vous restiez là jusqu'à huit heures trente à attendre la correspondance pour Laguépie. C'était un peu long. Alors, on m'a dit : "Il faut un autobus Laguépie-Lexos pour ne pas rester trois heures à Lexos.". C'était en 1932, j'étais chauffeur de taxi à Paris, on m'a mis dans le bain et j'ai dit : "d'accord, je le fais.". Voilà comment je suis devenu transporteur...*

...Le train, c'était jamais un concurrent, ça ne comptait pas. A un moment, on était même deux transporteurs sur la ligne. Un passait par Caussade pour aller à Montauban, c'était moi, et l'autre passait par Nègrepelisse. Il y avait bien des partisans du train. Surtout ceux qui avaient des cartes de réduction car moi je ne faisais pas de réductions. Ceux-là prenaient plutôt le train mais ça ne me gênait pas, mon car était toujours bondé..."

L'autobus, grâce à la facilité des ramassages et des livraisons qu'il autorise, capte aussi très vite une part importante du trafic de marchandises. Un boulanger raconte que *"...très vite, on a cessé de recevoir la farine par la gare. L'autobus a bouffé tout ça, il portait directement la livraison dans les cours alors que par la gare il fallait un camionneur qui fasse la correspondance...".*

La lenteur des trains qui continuaient à circuler sur la ligne, à cette époque, l'inadaptation des horaires, étaient tels, même au départ de Saint-Antonin (c'est à dire sans le problème de la correspondance de Lexos), qu'il

était avantageux pour les habitants de la commune d'aller prendre à Caussade les trains pour Toulouse plutôt que d'aller rechercher par le train une correspondance à Montauban : *"...Avant-guerre, quatre fois par semaine, je faisais aussi un petit service Saint-Antonin-Caussade. Le conseil général avait voté une subvention pour que les gens de Saint-Antonin puissent aller prendre le train express de Caussade pour Toulouse et revenir le soir. C'était moi qui faisais cette correspondance..."*.

De façon plus marginale, les lents progrès de l'automobilisation individuelle concourent aussi au dépérissement du chemin de fer. Les estivants les mieux lotis cessent, par exemple, assez tôt, de venir à Saint-Antonin par le train : *"...Jusqu'en 1927, nous sommes venus ici très régulièrement par le train pour les vacances. En 1927, mon père, qui était à ce moment-là proviseur à Marseille, a acheté une voiture. Je me souviens très bien de ce premier voyage en automobile de Marseille à Saint-Antonin. A partir de ce moment-là, le train c'était fini. Même pour aller à Albi. On ne concevait plus de prendre le train. On y était en moins d'une heure! C'était anormal de prendre le train..."*.

De façon plus marginale, les lents progrès de l'automobilisation individuelle concourent aussi au dépérissement du chemin de fer. Les estivants les mieux lotis cessent, par exemple, assez tôt, de venir à Saint-Antonin par le train : *"...Jusqu'en 1927, nous sommes venus ici très régulièrement par le*

Le chemin de fer perd également très rapidement la clientèle des représentants de commerce et de tous les professionnels du voyage, très vite séduits par les nouvelles facilités que leur apporte l'automobile : *" J'ai le souvenir d'un représentant de commerce qui travaillait pour une maison de Toulouse. Il arrivait toujours par le train... Il prenait l'autobus et il allait voir les deux bourreliers de Caylus puis il redescendait à Saint-Antonin. Ici, nous étions deux bourreliers. S'il ne nous avait pas vus à l'aller, il nous visitait au retour et puis il reprenait le train. Et vers 1930-35, ça a changé, il est venu en voiture. C'est arrivé assez vite les voitures pour les représentants. Quant à la livraison, c'est assez récent, les maisons qui livrent. Pendant encore longtemps, ils ont continué à expédier par le train..."*.

Cette concurrence fait chuter le trafic de la ligne de près de moitié entre 1914 et 1934. En 1935, le trafic de voyageurs est supprimé une première fois entre Lexos et Montauban (il sera rétabli à partir de 1940). L'attitude de la municipalité de cette époque fut assez ambiguë. En 1934, le conseil municipal approuve la liquidation des tramways à vapeur départementaux dont une des lignes (Caylus-Caussade) desservait certains hameaux "extra-muros" de la commune.

Le conseil surenchérit même de façon surprenante en déclarant que : *" Considérant la facilité actuelle de faire tous transports sur route, donne avis*

favorable pour la substitution aux trains de marchandise sur voie ferrée de services de transports assurés par des véhicules automobiles sur route. Donne aussi avis favorable sur le déclassement du réseau de tramways de Tarn et Garonne et à la supression complète et définitive des voies ferrées.".(10)

Mais en 1935, quand c'est la ligne de Saint-Antonin elle-même qui est fermée au trafic des voyageurs, le conseil s'émeut, proteste, propose qu'un service de michelines remplace les trains et se dit déterminé à soutenir *"une opposition concertée des communes intéressées.".*

L'enthousiasme du conseil pour l'automobile semble alors en perte de vitesse. L'expérience des services qui se substituent à la desserte ferrée ne fait qu'accroître cette défiance. En 1938, le conseil municipal : *"...se faisant l'écho de la population toute entière, ainsi que des commerçants du canton de Saint-Antonin et des agglomérations situées sur la ligne Lexos-Montauban, élève une dernière et véhémente protestation contre la supression pure et simple du trafic voyageurs sur cette ligne.*

Considérant que le remplacement par un service d'autobus qui ne traverse aucune des localités anciennement desservies semble de plus en plus ne pas remplir le but proposé.

Qu'il en ressort un trouble profond de toute la vie économique de la région.

Demande qu'une tentative de remplacement du train par un autorail soit faite sur la ligne Lexos-Montauban. Qu'à défaut de cet essai, la compagnie s'appuyant sur un manque de recettes sur cette portion de ligne, un service d'autorail soit créé entre les deux chefs-lieux d'Albi et Montauban par Lexos. Ce service amenant des facilités qui n'existent pas aujourd'hui, serait très suivi par les voyageurs et profitable à la Société Nationale des Chemins de Fer Français...". (11)

7 - AUTOMOBILE ET VIE SOCIALE

L'impact de l'automobile sur la vie sociale , entre les deux guerres, est à la mesure de la lenteur du processus d'automobilisation : il est très faible. D'autant que l'usage de l'automobile reste, à cette époque, très parcimonieux. On ne la sort du garage que pour quelques grandes occasions et elle n'accompagne pas encore les moindres pérégrinations de ses propriétaires. Elle redistribue cependant les signes du prestige et, en suscitant des besoins nouveaux, accroît les tensions au sein du groupe social. Faire de l'argent

(10) Arch. Mun. Saint-Antonin; Registre des délibérations.

(11) Arch. Mun. Saint-Antonin; Registre des délibérations.

devient, nous l'avons vu, un impératif plus pressant quand ce que chacun produit ne correspond plus aux nouveaux modèles de consommation.

L'irruption du camionnage et de l'autobus ont déjà des impacts beaucoup plus immédiats. L'élargissement de l'aire de mobilité qui en résulte, l'abolition des discontinuités et des rythmes des modes de transport antérieurs, sont peu favorables aux foires. Quand les transactions peuvent se faire directement à la ferme, la foire perd une partie des nécessités qui fondaient son succès. Et quand le rayonnement des grandes foires s'accroît, la fréquentation des petits marchés régresse. Les activités commerçantes et artisanales de Saint-Antonin tirent mieux leur épingle du jeu, pendant cette période, que celles des villages alentour. Et si la clientèle des Saint-Antoninois s'étend à mesure que les structures villageoises avoisinantes dépérissent, c'est aussi qu'ils savent, souvent, plus tôt, utiliser les opportunités que leur offre l'automobile. Les lieux de la vie sociale se redistribuent au rythme de ces transformations de l'espace.(12)

L'automobile, surtout, produit un nouveau lieu social: le garage. Presqu'à l'égal du café, il devient un des lieux essentiels de la vie sociale masculine :

"...Souvent le garage, ici, c'était une réunion, comme chez le coiffeur, c'est là qu'on apprenait les nouvelles... J'avais horreur des jours de pluie parce qu'à ce moment-là tous les gars qui ne pouvaient pas aller travailler, les voisins, tous ceux qui avaient une bricole à demander venaient là pour le plaisir de voir du monde et de raconter des histoires. Ils savaient qu'il y aurait toujours quelqu'un, qu'ils ne seraient jamais seuls... Il y avait moi, il y avait mes ouvriers. Quelquefois je râlais parce qu'ils me faisaient perdre du temps à un ouvrier et que le soir, je devais rattraper le temps perdu. Quelquefois, je ne pouvais pas me mettre en colère évidemment mais je n'en pensais pas moins. Et alors taratata... toutes les nouvelles du coin, les bonnes, les mauvaises et tout et tout...".

Pour peu que le garagiste ne soit pas trop pressé (et dieu sait si le plaisir de parler est vif, à cette époque, à Saint-Antonin !), cette vie sociale du garage est moins marquée par les ségrégations et les exclusions de ses voisins et concurrents. Les cafés, par exemple, à cette époque, à Saint-Antonin, ne sont pas des lieux de rencontre indifférenciés : chaque milieu social, chaque quartier, ont leurs habitudes et il y a alors assez de débits de boissons pour satisfaire tous les goûts, toutes les phobies. L'échoppe des forgerons, des maréchaux-ferrants, des bourreliers, des charrons, sont aussi des

(12) Nous avons déjà vu qu'à Penne l'emploi non-agricole diminue très rapidement au cours de cette période.

lieux sociaux importants du monde masculin. Mais ils sont surtout fréquentés par des agriculteurs. Le garage, lui, réconcilie tout le monde, c'est un temple de la modernité :

"...Quand j'étais adolescent, avant-guerre, dès qu'il n'y avait rien à faire à la ferme, je filais au garage à Vaour. Le garagiste était un copain, on était nombreux à se retrouver là. C'était formidable de parler avec lui, de lui donner un coup de main, de bricoler une motocyclette, de lui passer les outils-...d'apprendre ce que c'était un delco, ou encore d'apprendre à souder... J'en connais qui faisaient l'école buissonnière pour aller au garage...".

La fascination qui s'exerce là tient tout à la fois à la nouveauté des techniques, aux échos du monde extérieur qu'elles véhiculent, aux lignes de fuite qu'elles ouvrent. Les voyages du garagiste alimentent aussi la curiosité. A cette époque, il va souvent lui-même à Paris prendre livraison des véhicules, et il n'est pas rare qu'il aime à raconter ses voyages.

Cette vie sociale qui tourne autour du garage en fait, à cette époque, un lieu d'initiation et d'apprentissage informel. Elle oriente aussi puissamment les ambitions et les choix professionnels. La plupart des garagistes de la région de Saint-Antonin sont des fils d'agriculteurs ou de forgerons qui ont participé de cette émulation mécanicienne spontanée. De façon plus générale, dans toute cette région, les filières de l'automobile ou de la mécanique agricole, celles du camionnage et des travaux publics, constituent assez souvent une préférence (qui n'aboutit pas forcément) des choix d'émigration des ruraux.

CONCLUSIONS

De façon diffuse et multiforme, une question parcourt cette recherche. Quelle est la place des équipements de transport et de mobilité dans les changements sociaux et économiques qui s'observent sur l'espace saint-antoninois entre 1850 et 1940 ? En exergue à nos propres conclusions, il nous plaît de rappeler les deux grands points de repère indiqués par Fernand Braudel (1). D'une part, dit-il, jusqu'à une époque récente, le transport a constitué une des limites les plus contraignantes de l'économie : "*...L'échange qui est l'outil de toute société économique en progrès, s'est trouvé gêné par la limite qu'imposait le transport : sa lenteur, son faible débit, son irrégularité et finalement son haut prix de revient. Tout bute contre ces impossibilités...*". Ceci pour la longue durée et un espace qui est celui du capitalisme jusqu'à 1850, donc à très grande échelle. Par ailleurs, à une échelle temporelle et spatiale plus réduite, Braudel nous adresse une mise en garde dont on verra qu'elle recouvre en partie nos conclusions. Dans un paragraphe intitulé : "Contre les événements routiers", il écrit : " *Surtout, ne grossissons pas les événements de l'histoire routière (2). Ils surgissent, se contredisent, s'effacent souvent. Si nous les écoutions, ils expliqueraient tout. Aucun doute pourtant, ce ne sont pas les tracasseries, sur les routes qui conduisent aux foires de Champagne, des autorités françaises et spécialement de Louis X le Hutin (1314-1316) qui expliquent le déclin des foires. Ni même la mise en place, à partir de 1297, de liaisons maritimes directes et régulières de la Méditerranée à Bruges, instaurées par les gros navires de Gênes. En ces débuts du XIVème siècle, la structure du grand commerce se transforme, le marchand itinérant se fait plus rare, les marchandises voyagent seules, les correspondances écrites règlent leur mouvement de loin, entre l'Italie et les Pays-Bas, les deux "pôles" de l'économie européenne, sans qu'il soit besoin, dès lors, de se voir ou de discuter ensemble à mi-chemin. (...) Quant à la chronique routière à courte distance, la conjoncture a d'ordinaire distribué à l'avance succès ou insuccès, selon ses flux ou reflux. Doutons que "la politique de libre-échange" des comtes de Brabant ait été aussi déterminante qu'on l'a dit : elle est appa-*

(1) F. Braudel, ouvrage cité, Tome 1; Les structures du quotidien; chapitre sur la lenteur des transports, p. 365 et suivantes.

(2) Route est employé ici dans son sens générique : ...routes terrestres mais aussi transport par voies d'eau et voies ferrées.

remment efficace au XIIIème siècle, quand les foires de Champagne sont en pleine prospérité. De même les accords de Milan avec Rodolphe de Habsbourg (1273-1291) pour se réserver une route non grevée de péages de Bâle au Brabant ont eu un plein succès. Qui ne réussirait alors ? Mais par la suite, lorsqu'une série de traités entre 1350 et 1460 réservent des privilèges douaniers à cette même route, lorsque la ville de Gand, en 1332, fait réparer à ses frais, à la hauteur de Senlis, la route qui conduit de chez elle aux foires de Champagne, voyons là plutôt la recherche d'une issue à une conjoncture devenue médiocre. En revanche, vers 1530, le beau temps revenu, l'évêque de Salzbourg réussit à rendre carrossable le chemin muletier des Tauern, sans supplanter le Saint-Gothard ou le Brenner qui ont derrière eux Milan et Venise. C'est qu'il y a du travail alors pour toutes les routes.". Ce que suggère ici Braudel - et en cela il s'oppose à la pensée commune - c'est que la route, les moyens de transport, ne sont ni au fondement, ni les moteurs de l'échange et de la bonne fortune mais qu'au contraire, sur un espace quelconque, quand préexistent des motifs d'échange, des pôles de production, un désir du dehors, des agencements de puissance, des opportunités de contrôle et de captation des flux ou d'assujettissement de l'espace, alors, des routes sont frayées, des techniciens innovent, des moyens de transport plus ou moins adaptés voient le jour.

1 - IL N'Y A PAS DE MIRACLE ROUTIER

Les récits de voyage d'Arthur Young, au XVIIIème siècle, illustrent aussi, à leur manière, cette inanité de l'événement routier. Parcourant la route royale de Paris à Toulouse (3) (actuellement RN 20), il s'émerveille de l'état des routes françaises. Elles sont les plus belles d'Europe (et donc du monde à cette époque), dit-il. Les mieux construites, les mieux entretenues, les plus larges. Mais il les trouve désespérément vides de trafic (même aux portes de Paris vers Orléans pour l'actuelle RN 20), alors que les chemins boueux et malcommodes de l'Angleterre de la même époque sont encombrés de charrois. Preuve, s'il en est, que ce n'est pas la route qui fait l'échange.

Cette thèse s'oppose bien entendu en partie à l'utopie saint-simonienne et à la confiance très générale des aménageurs de l'espace, des élus

(3) Qui passe à une quinzaine de kilomètres de Saint-Antonin.

locaux, et parfois aussi des populations, qui ont presque toujours vu, depuis la deuxième moitié du XIXème siècle, dans la route et les équipements de mobilité - surtout les plus lourds et les plus monumentaux -, les prolégomènes de promesses de prospérité et les conditions de base de tout décollage économique.

Dans la région de Saint-Antonin, cette confiance se manifeste, avec un éclat particulier, à la fin du XIXème siècle, au moment où s'accélèrent de façon dramatique la crise et le déclin du tissu très dense de l'artisanat et de la petite industrie locale. Jamais sans doute on ne construira et projettera autant de routes, de ponts, de petits trains départementaux qu'à ce moment-là, au plan local, alors même que très visiblement cette stratégie échoue complètement à endiguer le désastre.

Jamais, sans doute, le transport ne suscite davantage d'espoirs et d'attentes du miracle qu'en temps de crise. Quand, par exemple, la crise de l'industrie chapelière commence à se profiler à Septfonds, un auteur écrit : "... *Lorsque les intallations de la gare de Caussade auront été mieux proportionnées au tonnage et au nombre de colis qu'elle reçoit, lorsque certains tarifs facilitant l'entrée des matières premières auront été mis en vigueur, lorsque Septfonds sera reliée à Caussade par une voie ferrée, l'industrie des chapeaux de paille prendra un nouvel essor et contribuera dans une mesure encore plus grande à la prospérité et à la richesse de notre département*". (4)

Nous pourrions citer cent autres exemples des miracles qui sont attendus des progrès du transport. C'est l'argument essentiel, jusqu'à une époque récente, des discours et des correspondances des maires sur les questions routières.

A rebours de ce miracle routier qui n'opère que très rarement (5), la tentation fonctionne aussi d'expliquer la crise de la petite industrie locale par la facilité nouvelle des transports. Ce n'est pas un des moindres paradoxes des conjonctures routières que cette capacité qu'on leur prête de rendre compte des échecs comme des réussites dans l'ordre économique. Là aussi il convient de se méfier de l'"événement routier". La crise du chapeau de paille à Septfonds, de la petite industrie des licols à Penne, des tisserands et dans une moindre mesure des tanneurs à Saint-Antonin, est contemporaine d'une crise générale en Europe, au tournant du siècle, du "putting out system" : "*L'industrie entre ville et campagne avait trouvé sa forme la plus courante dans le* putting out system, *organisation du travail généralisée alors à*

(4) Le Tarn et Garonne : histoire, sciences, industries...; Ouvr. cité p. 76.

(5) Il y a des exceptions comme la naissance et la croissance rapide d'une agglomération nouvelle, Barraqueville, à un carrefour de la route de Villefranché à Rodez. Cf. H. Enjalbert; Ouvr. cité.

travers l'Europe et qui avait permis assez tôt la récupération, par le capitalisme marchand, d'un surplus de main-d'œuvre rurale à bon marché. L'artisan des campagnes travaillait dans sa maison, aidé par sa famille, tout en conservant un champ et quelques bêtes. La matière première, laine, lin, coton, lui était fournie par le marchand urbain qui le contrôlait, recevant le travail fini ou demi-fini et en réglant le montant. Le putting out system mêle ainsi la ville et la campagne, l'artisanat et l'activité rurale, le travail industriel et l'activité familiale et, au sommet, le capitalisme marchand et le capitalisme industriel. C'est pour l'artisan un certain équilibre de vie, sinon la tranquillité; pour l'entrepreneur, c'est la possibilité de limiter ses coûts en capital fixe et, plus encore, de mieux supporter les pannes trop fréquentes de la demande : les ventes se ralentissent, il diminue ses commandes et restreint l'emploi; à la limite, il le suspend. Dans une économie où c'est la demande, non l'offre, qui restreint la production industrielle, le travail à domicile donne à cette dernière l'élasticité nécessaire. Un mot, un geste : elle s'arrête. Un mot, elle reprend. ..." (6)

Les économies d'échelle rendues possibles par le machinisme expliquent davantage la crise de ce travail à domicile intermittent (il n'y a guère de villages qui n'aient alors une spécialité dans ce cadre), que les conjonctures routières particulières. Les pesanteurs sociales de ce système, (le contrôle social qu'il autorisait) ont également pesé lourd dans sa désagrégation. Le désir de le faire perdurer n'était pas vraiment au cœur de ceux qu'il employait : "*... les travailleurs locaux ne représentaient pas une main-d'œuvre sûre et fidèle. On va leur préférer* (vers 1930, dit Puyeo, mais d'autres auteurs évoquent déjà ce choix avant la guerre de 14) *des spécialistes étrangers et orienter la fabrication vers un produit déterminé. De saisonnier, le travail devient permanent.*" (7) écrit Puyeo à propos de l'industrie du chapeau de paille à Septfonds.

Pourtant les facilités nouvelles du transport ne sont pas complètement innocentes de la nouvelle division du travail et de l'espace qui se dessine alors. Car le fait qu'elles aient peu de pouvoir explicatif événementiel (local) n'empêche pas qu'au niveau global (le transport comme limite de l'économie, comme dit Braudel), elles facilitent, de multiples façons, les nouvelles "donnes" de l'ordre économique.

---

(6) F. Braudel; Ouvr. cité, Tome 3, pp. 513-514.
(7) Ouvr. cité, p. 107.

FACILITER LES ÉCHANGES OU CONTRÔLER LE TERRITOIRE ?

Qu'il n'y ait pas de miracle routier jette déjà un doute sur la fonctionnalité des équipements de transport et l'efficacité du triple objet que leur assignait l'utopie saint-simonienne : faciliter les échanges, multiplier les interdépendances réciproques, rapprocher les peuples et les régions. La situation saint-antoninoise met en évidence que cette fonctionnalité apparente est balisée de trompe-l'œil et de suprises.

Sur cet espace, le poids des logiques d'assujettissement du territoire, et des populations, le poids des logiques de puissance et de rapport de force, le poids enfin des impératifs centralisateurs, ont été plus souvent au rendez-vous des événements routiers (route, chemin de fer), durant la période que nous avons étudiée, que la réciprocité des échanges.

Ainsi des motifs, en grande partie militaires, qui président aux choix réalisés par l'intendant Lescalopier, à la fin du XVIIIème siècle, pour sa grande route de Montauban à Millau. Son intention première n'est sans doute pas de marginaliser Saint-Antonin dans le réseau régional qui s'esquisse alors mais le résultat est là qui imposera durablement ses contraintes. Le fait que jusqu'à aujourd'hui, un grand axe Cahors-Albi ne se soit jamais structuré - c'était une des chances de Saint-Antonin -, en est en partie l'héritage. Il ne faut pas non plus surestimer cet événement routier. Pour Saint-Antonin, il n'est que la sanction et la prolongation de la logique du siège de Louis XIII et des dragonnades : la cité paye là des siècles d'insoumission et le soupçon où la tient le pouvoir central.

S'il n'est pas étonnant que la route de Lescalopier ait été régionalement fort impopulaire, à la fin de l'ancien régime, il faut aussi interroger les raisons qui rendent soudain l'entreprise routière populaire (au moins dans le monde des notables) à partir des débuts du XIXème siècle. Dans ce retournement des mentalités, il est assez clair que ce sont moins - une fois encore - les facteurs techniques et fonctionnels qui ont joué que les facteurs idéologiques. La route, jusque-là indésirable, devient l'objet de multiples suppliques parce que la Révolution a créé les bases idéologiques et matérielles qui rendent désirable l'intégration nationale aux yeux d'une bourgeoisie et d'une petite bourgeoisie pour lesquelles le nouvel état multiplie carrières et hiérarchies déterritorialisées.

Nous avons également montré comment le chemin de fer, par ses pratiques tarifaires, contribuera aussi, au cours de la seconde moitié du XIXème siècle, à l'assujettissement du local aux pôles économiques dominants. La non-réciprocité des avantages tarifaires accordés aux transports vers les

grandes villes, le subventionnement non réciproque du rabattage sur la ligne, favoriseront les marchés de Montauban au détriment des centres intermédiaires comme Saint-Antonin. La politique tarifaire de la compagnie d'Orléans a aussi favorisé une spécialisation de l'espace saint-antoninois dans les productions à faible valeur ajoutée. L'émergence de la spécialisation fourragère et la multiplication des entreprises extractives qui se manifestent à Saint-Antonin dans la mouvance de la voie ferrée, seront, tous comptes faits peu favorables, dans le long terme, à l'activité locale. Ils sont contemporains de l'irruption d'une logique de capitalisme sauvage (sans capitaux) qui fragilisera les spécialisations traditionnelles autrement riches en promesses d'avenir.

INDIFFÉRENCE À LA FONCTION

Les arguments dont usent les notables locaux, tout au long du XIXème siècle, pour réclamer à la puissance publique la construction de routes, l'ouverture de chantiers, révèlent aussi une surprenante indifférence à la fonction. L'argument le plus souvent évoqué est un argument d'ordre public. Il s'agit de fixer les populations chroniquement sous-employées, de parer au danger de disette et d'agitation. La construction des routes à Saint-Antonin au XIXème progresse au rythme des crises de subistance et des dangers de révolution.

Pendant presque tout le siècle, la mobilité des personnes est, au demeurant, un des objets privilégiés du contrôle social, une des formes électives de représentation de la dangerosité sociale.

Tout se passe pendant cette période, comme si le pouvoir se sentait engagé dans une course de vitesse avec la circulation diffuse des idées, de l'humour, des nouvelles, que propagent colporteurs et marchands d'images, de chansonnettes ou de mercerie. Circulation diffuse et incontrôlable de l'information dont la construction des routes, des chemins de fer et du télégraphe, est un des enjeux et un des moyens essentiels.

Un autre trait révélateur du peu de poids de la fonctionnalité des équipements de transport dans l'engouement dont ils sont l'objet depuis le début du XIXème siècle est leur impact sur le clientélisme des notables. Depuis les débuts de la troisième République et jusqu'à une époque très récente, la route, et notamment la desserte locale, a été un des enjeux essentiels du jeu clientélaire. D'autre part, la définition des urgences s'est le plus souvent confondue avec la politique des alliances. D'autre part, les ambitions de contrôle social n'ont pas toujours été absentes, nous l'avons montré, de la gestion de la masse de main-d'œuvre locale mobilisée pour les travaux routiers. L'embauche au chemin de fer - pour ceux des notables qui pouvaient

prétendre peser sur elle - a également été une occasion de constitution de clientèles durables.

INDIFFÉRENCE AU LOCAL

Que la fonctionnalité apparente des équipements de transport soit souvent un trompe-l'œil est aussi révélé par leur rapport à la desserte locale qui est un des objets privilégiés des discours pour festivités d'inauguration. Hors ces discours, la structuration des équipements de transport est caractérisée, jusqu'à la troisième République et jusqu'à la fin du XIXème siècle, par une indifférence à peu près totale au local.

Le duc de Morny écrit, en 1855, à propos de la ligne du Grand Central : "*Nous ne passerons pas par Figeac, nous n'y trouverions rien*". Il pourrait l'écrire aussi bien de Saint-Antonin car le souci de desserte locale a compté à peu près pour rien dans la construction de la voie ferrée à Saint-Antonin. La ligne a été construite sur le modèle des lignes d'évacuation minière et dans la mouvance des intérêts du bassin d'Aubin-Decazeville. Le tracé par Saint-Antonin a été choisi, malgré ses difficultés exceptionnelles, pour éviter les centres concurrents de Carmaux et d'Albi et assurer une prépondérance de quelques années à Aubin-Decazeville. Dès que cet élément de prépondérance disparaîtra, à la suite de la structuration du réseau, la ligne va dépérir rapidement. Elle ne fera plus, dès lors, l'objet d'aucun investissement et ses conditions d'exploitation resteront presque inchangées jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale.

Cette indifférence, et la politique de tarification qui fait d'un voyage en chemin de fer un luxe exorbitant jusqu'à la veille de la guerre de 14, expliquent la faiblesse et l'extrême lenteur de l'impact du chemin de fer sur la mobilité des personnes. Aucune corrélation ne s'observe par exemple à Saint-Antonin entre les rythmes de constitution du réseau et les flux migratoires (sauf pour la période de construction de la ligne). La situation saint-antoninoise donne à voir que, jusqu'à la guerre de 1914, être riverain d'une voie ferrée n'a pas plus d'implications, sur les pérégrinations et les rythmes de l'immense majorité, que le voisinage, aujourd'hui, d'un aéroport.

RUPTURES DE CHARGE ET EXPLOSION DES FOIRES

Au cours de la seconde moitié du XIXème siècle, et de façon concomitante avec l'irruption du chemin de fer dans l'espace saint-antoninois, on assiste à une véritable explosion des foires. Partout dans l'espace environ-

nant, elles se multiplient et il n'est guère de cantons ou de villages où il ne s'en crée de nouvelles. On est tenté de dire que le chemin de fer favorise ces foires tant le poids de l'utopie saint-simonienne attachée au chemin de fer est puissant. Pourtant, il faut bien voir que c'est moins par fonction que par défaut que le chemin de fer favorise ces foires. Elles prospèrent en effet à l'ombre du défaut fondamental, et non fonctionnel, du chemin de fer que sont ses ruptures de charge; lesquelles imposent des rythmes et des espaces de transaction où vendeurs, acheteurs et commissionnaires organisent et ritualisent leurs échanges. L'abolition de ces ruptures de charge par l'automobile et le camionnage précipitera, dès l'entre-deux-guerres, le déclin de ces foires.

Au total, et jusqu'à la guerre de 14, l'impact du chemin de fer sur l'espace saint-antoninois est plutôt à rebours des espoirs qu'il avait suscités (une nouvelle prospérité) au plan économique.

Le chemin de fer n'est cependant pas seul responsable du déclin de l'espace saint-antoninois au terme de cette période. Les limites de l'économie et de la vie sociale locales, mal adaptées à un monde en changement rapide, ont également leur part de responsabilité.

Quant à la mobilité individuelle des personnes, l'impact du chemin de fer jusqu'à la grande guerre est très faible. Pour la majorité des Saint-Antoninois, un voyage par an à Montauban (pour la grande foire du printemps), est la limite de leur mobilité ferroviaire. Les émigrants commencent aussi à emprunter le chemin de fer mais ce sont souvent, à cette époque, des voyages sans retours (ou très rares) et ce n'est pas un flux considérable. Si l'on compare cet état de mobilité ferroviaire des Saint-Antoninois aux pérégrinations étendues de leurs ancêtres (marchands des XIIème - XIVème, voyageurs et soldats de la foi protestante, migrants vers l'Espagne du XVIIème, émigrés des dragonnades), on s'aperçoit que la prétention du XIXème à avoir inventé la mobilité se réduit à presque rien.

2 - RÉVOLUTION DES TRANSPORTS OU RÉVOLUTION CULTURELLE ?

Ce premier bilan général suggère plutôt la négation de l'idée de révolution des transports pendant la période considérée et sur l'espace de cette monographie. Pourtant beaucoup de choses ont changé, dans la mouvance des événements routiers, à Saint-Antonin, durant cette période. Mais ce changement a opéré dans un registre largement extérieur à leur fonction et

aux attentes qu'ils avaient suscitées. Si révolution des transports il y a, à cette époque, c'est surtout par rapport à l'extraordinaire vitalité des retombées culturelles, imaginaires, oniriques et matérielles dont l'efficace s'est manifesté en marge des fonctions de la route, de la voie ferrée et de l'automobile.

ROUTES ET PAYSAGE : VERS UN MODÈLE DE CONSOMMATION DU PAYSAGE ?

Une des retombées non fonctionnelles des équipements de transport c'est d'abord la révolution des symboliques de l'espace qui leur est liée. L'irruption du chemin de fer à Saint-Antonin est contemporaine, nous l'avons montré, d'une inversion des valeurs affectées aux composantes du paysage régional. Le Causse qui était jusqu'alors le pays utile et le lieu des circulations les plus commodes est désormais connoté comme un lieu d'effroi et de sauvagerie. Parallèlement, les gorges de l'Aveyron sont dotées d'une esthétique et d'une positivité contradictoires avec l'expérience antérieure du monde rural qui y voyait plutôt une exception, une fracture, un accident et un lieu de danger dans son espace. Un modèle culturel de consommation du paysage émerge alors dont le processus d'automobilisation prolongera la logique en transformant en termes d'appropriation du paysage ce qui n'était encore, à l'époque du chemin de fer, qu'une grille de lecture, une plus-value de codes, un effet de discours.

LA ROUTE : UN LANGAGE DE PUISSANCE ?

Les moyens de transport ne modifient pas seulement l'ordonnancement et le regard que la société porte sur le paysage, ils multiplient aussi sur le territoire les signes, les marques (parfois aussi les simulacres), pas seulement symboliques, du pouvoir et de la puissance. C'est même quelque chose qui leur colle à la peau de façon bien plus ancienne que la révolution du paysage que nous venons d'évoquer. De tout temps, l'œuvre routière a été un instrument de l'élargissement de la puissance publique et de l'approfondissement de l'emprise des états sur le territoire et les populations. La maîtrise de l'espace et le rêve d'ubiquité spatiale sont de très vieilles ambitions des pouvoirs. Les équipements de transport au même titre que beaucoup d'équipements publics parlent à chacun le langage muet des démonstrations de force et de l'intimidation monumentale : d'autant plus efficace que l'entreprise est plus ostentatoire. L'inconscient collectif est profondé-

ment colonisé par ces coups de force symboliques. Comment expliquer autrement la croyance très répandue à Saint-Antonin (et dans beaucoup d'autres endroits en France) que l'apparente gratuité de la voie ferrée (la magnificence de ses ouvrages rapportée à la faiblesse de son utilité) s'explique par un projet "stratégique" (au sens militaire) qui lui était inhérent (8). Comment expliquer autrement aussi le prodigieux retournement symbolique dont le monde des cavernes et des souterrains a été l'objet dans les représentations collectives. Hier (au Moyen Age), ce monde souterrain était le lieu de refuge du merveilleux populaire et d'un monde hors-normes rebelle à l'autorité (9). Aujourd'hui, à Saint-Antonin et dans d'innombrables villages, se racontent à profusion des histoires de souterrains prodigieux reliant entre eux, au défi de toute vraisemblance, les châteaux, les forteresses, les abbayes, à des lieues à la ronde. Histoires qui accréditent ces pouvoirs défunts d'une puissance d'ubiquité terrifiante. Histoires qui en disent long sur les marques de soumission conscientes ou inconscientes que le pouvoir recherche et produit à travers la pompe réelle ou supposée de ses ouvrages.

Cette ambition est aussi souvent dérisoire. La faveur dont jouit l'œuvre routière dans le monde des notables et des aménageurs de l'espace tient aussi pour beaucoup au caractère hautement représentable des plans qu'elle autorise. Mieux encore qu'un graphique, un plan ou une carte signifient, donnent de l'"aire", à une ambition. Tout se passe comme si l'immédiateté de cette représentation désarmait toute question et nimbait l'entreprise de l'évidence de sa nécessité. D'où peut-être qu'il n'est pas si rare que l'entreprise routière soit un simulacre de maîtrise des crises et qu'il advienne parfois qu'on construise des routes (au sens le plus large) quand on ne sait pas quoi faire.

COMMENT LE CHEMIN DE FER RÉORIENTE LES AMBITIONS

C'est aussi en marge de ses fonctions que le chemin de fer a contribué à une réorientation vers d'autres espaces des ambitions de beaucoup de Saint-Antoninois. Nous avons montré comment l'ouverture de la gare a été contemporaine de l'introduction d'un modèle salarial relativement aristocratique aux yeux de la plupart des Saint-Antoninois de cette époque (haut niveau de salaire, haut degré d'organisation collective). Ce spectacle ne

(8) Et dont on ne trouve pas trace dans les archives.
(9) Voir notamment : F. Tristan, "Géants et gueux de Flandre : dix siècles de mythes et d'histoire", Paris 1979.

contribuera pas pour rien à la réorientation des ambitions locales. Nous avons également montré comment le "médecin de la compagnie", par les recommandations qu'il octroie aux uns et aux autres, fonctionne comme un rouage essentiel qui transforme ces ambitions nouvelles en véritable filière d'émigration.

Le chemin de fer n'est cependant pas le seul acteur de cette configuration nouvelle des ambitions locales. L'accouchement, tout au long du XIXème siècle, de l'espace national et de la citoyenneté française, le désenclavement des régions, créent un nouveau marché de carrières (10) et de métiers déterritorialisés vers lesquels se tournent en grand nombre propriétaires fonciers et petits entrepreneurs saint-antoninois.

LA GARE, TEMPLE DES MOBILITÉS IMAGINAIRES

C'est aussi en marge de ses fonctions et de ses usages codifiés que la gare a marqué de son empreinte la plus profonde et la plus durable la vie quotidienne, les rêves, les jeux, la fierté des Saint-Antoninois. Aujourd'hui fermée, elle demeure investie d'une mémoire collective longue à se taire et elle "transporte" encore les Saint-Antoninois alors qu'en termes réels ils ont souvent peu utilisé ses services au temps de son déclin. Nous avons montré comment elle avait été pour les enfants un des lieux majeurs de leur apprentissage du danger et de l'espace. Comment son territoire, soustrait au regard de la cité, avait constitué un lieu propice à la drague et aux rencontres. Comment aussi ses rythmes avaient enchanté les moments de loisir de la cité, alimenté les rêves d'autres vies, d'autres lieux, des adultes. Comment encore son activité visible de tous avait alimenté la fierté, et aujourd'hui la nostalgie, d'une époque où le travail de chacun et de tous était clairement représentable.

La théâtralité propre à la gare a également profondément marqué le modèle de développement urbain de Saint-Antonin et nous avons mis en évidence comment la façade des berges de l'Aveyron s'est voulue le pendant de la gare, sur l'autre rive.

En comparaison, la théâtralité de la route, son pouvoir de signifier symboliquement la mobilité, apparaît d'une extrême pauvreté. Une gare même fermée demeure une promesse de mobilité alors qu'un arrêt de bus est une promesse de départs presque toujours improbables ou aléatoires.

L'ubiquité spatiale et temporelle de l'espace routier, les rythmes et les ruptures de charge qu'il abolit, en sont les causes essentielles. Ces données culturelles rendent compte en grande partie du sentiment de refermeture de

(10) Grands Corps de l'Etat, etc...

l'espace que beaucoup de Saint-Antoninois ont éprouvé à la fermeture de la gare (sentiment qui se prolonge aujourd'hui) et qui est sans commune mesure (bien que cela compte aussi) avec les usages qu'ils en avaient.

L'AUTOMOBILE ET LA MONÉTARISATION DE LA VIE SOCIALE.

Durant la période couverte par cette première publication, l'automobile n'a encore qu'un impact limité sur l'espace saint-antoninois. Soit que ses usages restent parcimonieux (c'est le cas le plus général), soit que ses usages soient franchement ostentatoires (le fait de se déplacer n'a pas alors beaucoup d'importance), son impact sur la mobilité des personnes reste très faible. L'impact majeur de l'automobile sur la vie sociale nous paraît, pendant cette période, - outre la crise des foires et de la voie ferrée dont nous avons déjà parlé -, dominé par les questions monétaires. A la différence du charroi préexistant qui consommait pour l'essentiel des biens et des services produits localement, l'automobile consomme surtout des productions extérieures. Elle coûte au demeurant très cher dans une économie faiblement monétarisée où les échanges de services et le troc réglaient encore une bonne partie des échanges. Le prix de l'automobile, et des services qu'elle rend, va accroître la tension au sein du groupe social et tendre les énergies de ceux qui en ont une, ou qui en rêvent, vers la production de monnaie. C'est donc encore en marge de ses fonctions que l'automobile sera un formidable outil de marginalisation de l'économie précapitaliste saint-antoninoise et de son intégration au marché national.

3 - COMMENT VIVENT ET MEURENT LES VILLES ?

Si beaucoup de Saint-Antoninois, dès avant la guerre de 14, fixent à leurs ambitions d'autres horizons que celui de leur cité et de leur terroir, ce n'est pas seulement l'effet de l'irruption du chemin de fer puis de l'automobile. Le grand livre d'images (du monde extérieur) que commencent à ouvrir, à cette époque, l'école, la presse, la photographie, a également contribué à élargir l'espace et le champ des curiosités et du désirable des uns et des autres.

Mais cette ouverture de l'espace ne permet pas à elle seule de comprendre pourquoi pas mal de Saint-Antoninois semblent perdre confiance, à la fin du XIXème et à l'orée du XXème, dans les ressources et les chances de

leur terroir. Ailleurs, tout aussi bien, les conditions nouvelles de la mobilité et de la circulation des images du monde, ont favorisé des croissances ou des renaissances urbaines spectaculaires. Les conditions locales ont pesé très lourd dans la réorientation des ambitions et l'on ne peut comprendre sans y faire référence pourquoi le dynamisme urbain, qui est encore vivace à Saint-Antonin à l'époque révolutionnaire, paraît terriblement en panne et presque moribond à la veille de la seconde guerre mondiale. Outre les causes historiques de longue durée, diverses hypothèses (11) ont surgi au fil de ce livre.

Au plan de la situation routière il est certain que la cité, peu favorisée au plan des communications par sa situation encaissée, a tardé, dès les débuts du XIXème siècle, à moderniser la vicinalité qui la reliait à son espace rural situé sur les causses et surinvesti les projets de grands axes régionaux. Elle a sans doute perdu, de ce fait, une partie des courants d'échange avec cet espace rural attiré par des marchés périphériques plus commodes d'accès.

Ce goût pour l'investissement somptuaire et ce retard à prendre en compte les "petites choses" (pourtant essentielles) de l'économie locale, nous en trouvons trace également dans la gestion des deniers publics, par les édiles de la cité, jusqu'à une époque récente. Les grandes priorités, ce sont en effet : la construction d'une église (d'un style néo-gothique qui fait injure à la splendeur romane de la cité) au milieu du XIXème siècle puis, à la veille de la première guerre mondiale, un équipement thermal fort mal agencé et à l'opportunité douteuse. Une bonne part des ressources de la collectivité a été engloutie dans ces réalisations dans le même temps qu'était presque complètement négligé (quand ce n'est pas méprisé) le tissu dense de petites entreprises et de savoir-faire qui faisaient vivre la ville. Les réflexes protectionnistes du monde des notables paraissent presque toujours à contre-courant des menaces qui pèsent sur l'économie locale (immobilisme fiscal, maintien de l'octroi jusqu'au début des années vingt, réticences à moderniser les circuits du crédit, hantise des exportations comme source de pénuries... etc.). La seule vocation positive que les notables inventent au cours de cette période est la promesse d'une manne touristique. Mais c'est souvent au nom de cette promesse hypothétique qu'ils saborderont, de façon sans doute inconsciente, les autres activités de la cité qui font désormais "tache" dans le paysage.

Ce repli sur soi de l'économie locale, le caractère frileux et souvent malthusien de sa gestion, ont aussi des prolongements moraux. La chape de

(11) Les certitudes ne sont pas faciles tant est complexe la question de la naissance et de la mort des villes et de l'évolution des hiérarchies et des courants d'échange qui les organisent

plomb de l'ordre moral et du clientélisme qui régissent la vie publique, pendant presque tout le XIXème siècle (12) et jusqu'à une époque pas si lointaine, n'ont pas contribué pour rien à la démoralisation des Saint-Antoninois qui tournent, à cette époque, vers d'autres horizons leurs projets et leurs ambitions. Ceux-là ont rarement le sentiment de perdre un paradis (13) mais plutôt de quitter une société souvent féroce aux pauvres et intolérante aux différences. Les édiles de la cité n'ont de cesse, pendant toute cette période, de cureter et de faire disparaître tout ce qui à leurs yeux fait tache dans le paysage. Les poules, les canards, les cochons, les tas de fumier encore nombreux en ville au milieu du XIXème siècle, ne sont pas les seuls objets de curetage. Les franges marginales (pauvres, sous-prolétariat, étrangers) de la population de la cité seront également de moins en moins bien tolérées.

Ce faisant le monde des notables a sans doute précipité le déclin de la cité et le recul de son caractère urbain. On sait (14) en effet qu'il n'y a guère de réussites urbaines (c'est ce qui fait les villes) qui ne s'appuient sur la tolérance et la prolifération de ces marges, sur leur dynamisme (et aussi souvent sur leur surexploitation)

4 - JETER DES PONTS AVEC LE PRÉSENT

Nous serions franchement déçus si cette recherche devait alimenter la nostalgie, que le goût pour l'histoire et le passé hâtivement confondus, met trop facilement à la mode aujourd'hui. Nous n'avons pas voulu décrire un paradis perdu même si la nostalgie de leur jeunesse, de voix que nous avons ici retranscrites, ne peut éveiller que la sympathie et la compréhension. Nous ne partageons pas l'utopie d'un retour au bonheur paisible des années trente chère à certains de nos confrères.

Nous aimerions, au contraire, que ce livre suscite des controverses, des discussions et jette quelques éclairages nouveaux sur les questions du présent.

En ce qui concerne la région de Saint-Antonin, ces prolongements

---

(12) Nulle part ailleurs que dans les petites villes de cette importance l'obsession contre-révolutionnaire du siècle ne sera plus virulente.

(13) Ce qui ne veut pas dire qu'ils ne conservent pas un attachement passionnel à leur terroir.

(14) Cf. F. Braudel; ouv. cité, chapitre sur les villes.

seront l'objet de la deuxième partie de cette recherche mais nous aimerions aussi indiquer quelques directions plus générales.

Une première question est celle de la fonctionnalité et de l'urgence des grands investissements routiers. Ne proclame-t-on pas trop souvent qu'ils sont une urgence particulière de temps de crise, prometteurs de nouvelles prospérités ? Il n'y a pas si longtemps la presse économique vantait l'équipement autoroutier de la Belgique comme un modèle possible de sortie de la crise. Il n'est pas sûr pourtant que le suréquipement autoroutier de ce pays servira longtemps de consolation aux sidérurgistes et aux chômeurs de Wallonie et il serait plutôt hasardeux de prétendre que la prolifération autoroutière y a enrayé un tant soit peu la crise. Que le président de la République, ou son premier ministre, se déplace à Limoges, il n'y a pas si longtemps, et l'ensemble de la presse évoque, par un automatisme presque sans failles, que la cité est au centre de la seule région française absolument dépourvue d'autoroutes. Tout se passe comme si cette absence avait la capacité de synthétiser d'un trait les problèmes d'une région. Ce ne serait déjà pas si mal si nous pouvions enrayer un tant soit peu ces automatismes de la pensée et jeter quelques éclairages sur les logiques ostentatoires, les démonstrations de puissance frisant parfois au simulacre que véhiculent assez fréquemment les équipements et les projets d'équipements de transport.

Notre société, au fond, n'est peut-être pas si éloignée de célébrer à sa façon ce culte du "CARGO" dont elle se gausse ou s'inquiète chez les Papous : "*... On ne peut avoir vu le film "Monde Cane" sans se souvenir de cette pseudo-piste d'atterissage et de cette tour de guet faite de bambous et de lianes, en haut de laquelle un Papou grelottant scrutait le ciel à la recherche de l'avion-cargo, messager des Dieux détourné par les blancs.*

Cette image révélait un des cultes messianiques les plus troublants et importants de ce siècle, qui se perpétue en Nouvelle-Guinée depuis qu'y apparurent les premiers européens. Pour le Papou les richesses matérielles de ce temps tiennent en un mot : Le Cargo. Celui-ci ne peut être l'œuvre que de divinités inaccessibles et non de ces hommes blancs qu'on n'a jamais rien vu faire de leurs dix doigts... Si donc eux seuls en profitent, c'est qu'ils détournent les vaisseaux célestes, originellement destinés aux Papous. Peut-être grâce à leurs divinités à eux : Jésus et son Père, sur lesquels les missionnaires sont loin d'avoir tout dit... Ou bien grâce aux divinités des Papous qu'ils ont volées pour les enfermer dans ces temples qu'ils nomment «musées»". (15)

---

(15) P. Lawrence : "Le culte du Cargo" ; Paris, 1974

Nous aimerions aussi susciter des questions sur les rapports de force qu'aménagent les facilités nouvelles de la mobilité et les désenclavements brutaux : ne fragilisent-ils pas les espaces les plus faibles au profit des pôles les plus dynamiques ? La réciprocité des échanges n'est pas souvent au rendez-vous des grands événements routiers alors que la violence des logiques d'assujettissement de l'espace et l'inégalité des opportunités est bien souvent leur lot.

Les choix d'équipements et la logique tarifaire de la SNCF aboutissent, par exemple, actuellement à un renforcement flagrant des inégalités entre les régions.

L'inauguration de la ligne de TGV Paris Sud-Est a rendu accessible la très haute vitesse sur cette ligne au tarif de deuxième clase alors que dans la direction Paris-Toulouse qui dessert Saint-Antonin, la grande vitesse n'est accessible (par le Capitole) qu'à un prix qui est presque le double du tarif de la deuxième classe. Cet approfondissement des inégalités tarifaires ne recoupe-t-il et n'aggrave-t-il pas les inégalités préexistantes des dessertes routières respectives de ces deux axes ? Va-t-on assister, dans un futur proche, à la constitution d'un réseau "tout-T.G.V." qui recoupera presqu'exactement le maillage actuel du réseau autoroutier ? Est-ce le plus souhaitable pour le pays et les régions les plus fragiles ? Est-ce le plus souhaitable pour l'avenir de la SNCF compte tenu de la dévalorisation symbolique et réelle (par raréfaction de ses ressources financières d'investissement) qui résulterait presqu'immanquablement d'une politique "tout-TGV" pour le reste de son réseau ?

Autant de questions et beaucoup d'autres que nous aimerions susciter à la suite de ce travail. L'importance des retombées culturelles, oniriques et symboliques, dont nous avons remarqué la virulence sur l'espace saint-antoninois, en marge de la fonctionnalité des équipements de transport, pourrait quant à elle élargir la compréhension du champ de responsabilité des aménageurs de l'espace. La complexité, et la rigueur apparente, des choix exclusivement techniques masquent trop souvent une prolifération de problèmes et d'implications qui concernent au premier chef les simples citoyens. Puissent-ils ne pas être absents de ce débat !

BIBLIOGRAPHIE

ATHANE : *Essai sur Montauban et le Tarn et Garonne*, Montauban, 1908.

BARDOU (J.P.), CHANARON (J.J), FRIDENSON (P.), LAUX (J.M.) : *La révolution automobile*, Paris, 1977.

BARRET et GURGAND : *Priez pour nous à Compostelle*, Paris, 1978.

BEAUJOUR (A.Y.) et MERLIN (A.) : *Les mangeurs de Rouergue*, Paris, 1978.

BESSOMBES (A.) : *Le Garric, une commune en Albigeois*, Albi, 1977.

BETEILLE (R.): *La vie quotidienne en Rouergue avant 1914*, Paris, 1975.

BETEILLE (R.) : *Rouergue, terre d'exode*, Paris; 1978,

BOUZINAC (F.) : *Nostré Baren, Varen, son histoire*, Villefranche de Rouergue, 1952.

BRAUDEL (F.) : *Civilisation matérielle et capitalisme*, Paris, 1979.

CALMES (R.) : *Les campagnes des Ségalas et du Lévezou*, Rodez, 1980.

CANAL (S.) : *Un département exsangue, études démographiques sur le Tarn et Garonne*, Paris, 1934.

CARALP-LANDON (R.) : *Les chemins de fer dans le Massif Central*, Paris, 1959.

CAUBET (J.) : *La révolution à Penne d'Albigeois*, Agen, 1936.

CAVAILLE (A.) : *Cent cinquante ans de vie rurale à Saint-Projet*, Rev. Géogr. Pyr. Sud-Ouest, 1950.

CAVAILLE (A.) : *Notes démographiques sur Saint-Antonin*, Bulletin de la Société des Amis du Vieux Saint-Antonin, 1954.

CAVAILLES (H.) : *La route française*, Paris, 1946.

DONAT : *Une société politique et littéraire à Saint-Antonin au XVIIIème siècle*, Montauban, 1910.

DONAT : *L'instruction publique à Saint-Antonin aux XVIème et XVIIème siècles*, 1912.

DONAT : *Quelques conditions de la vie dans une ville de province aux XVIIème et XVIIIème siècles*, Saint-Antonin, 1914.

DOUMERC (J.) et CAPDEPIC (A.) : *Le Tarn et Garonne : histoire, sciences, industrie, commerce et agriculture*, Association française pour l'avancement des sciences, Montauban, 1902.

ENJALBERT (H.) : *La nouvelle route royale de Villefranche à Millau au XVIIIème siècle*, (Bull. de la Société des Lettres, Sciences et Arts de l'Aveyron), Rodez, 1974.

FAU (J.C.) : *Maisons rurales traditionnelles dans la région de Saint-Antonin*, Bull. de la Soc. Arch. du Tarn et Garonne, 1976.

JULIEN (G.) : *L'ancien couvent des Génovéfains de Saint-Antonin, sa construction, sa restauration : 1751-1971*, Montauban, 1980.

GIRARD (L.) : *La politique des Travaux Publics du Second Empire*, Paris, 1952.

GRANIER (R.) : *Une agence d'émigration vers l'Espagne en Bas Rouergue au XVIIème siècle*, Paris, 1971.

GRANIER (R.) : *La forêt de la Grésigne des origines au milieu du XVIIème siècle*, Paris, 1966.

GRANIER (R.) : *Jadis en Bas Rouergue*, Montauban, 1947.

GRANIER (R.) : *Les minières de Penne, Puycelsi et les forges de Bruniquel*, Albi, 1978.

GRANIER (R.) : *Roquereine*, Laguépie, 1981.

GRIMAL (P.) : *Le Quercy*, Paris, 1978.

Histoire du Rouergue, Ouvrage collectif, Toulouse, 1979.

Histoire économique et sociale de la France, Ouvrage collectif, Paris, 1976.

Histoire de l'Occitanie, Ouvrage collectif, Paris, 1979.

Histoire de la France rurale, Ouvrage collectif, Paris, 1976.

KEJLMANN (H.) : *Le troubadour R. Jordan, vicomte de Saint-Antonin*, Upsala et Paris, 1923.

LANDON (N.), LANDREVIE (J.P.) : *De l'Empire à la République : structures sociales et politiques du Tarn et Garonne : 1869-1877*, Paris, 1971.

LATOUCHE (R.) : *Saint-Antonin, pages d'histoire*, Montauban, 1913.

LE BLANC DU VERNET : *Les merveilles du Grand Central*, Toulouse, 1869.

MALRIEU (P. et J.) : *Penne d'Albigeois, à travers l'histoire*, Paris, 1969.

MANIE (J.) : *Le récupéré*, Saint-Céré, 1970.

MATHIEU (C.) : *Le terrible de Penne*, Albi, 1967.

MEYNIER (A.) : *Ségalas, lévezous, châtaigneraies*, 1931.

MONTEIL (A.) : *Description du département de l'Aveyron*, Rodez, An X.

MORICE (J.) : *La demande d'automobiles en France*, Paris, 1957.

OURSEL (R.) : *Pélerins du Moyen-Age*, Paris, 1978.

PORTAL (CH.) : *Le département du Tarn au XIXème siècle; notes statistiques*, Albi 1912.

POUVILLON (E.) : *Terre d'Oc*, Toulouse, 1908.

PUYEO (A.) : *Les petites industries d'un département agricole*, Montauban, 1946.

RENOUARD (D.) : *Les transports de marchandises par fer, route et eau depuis 1850*, Paris, 1960.

Société des Amis du Vieux Saint-Antonin, Collection du bulletin.

Société Archéologique du Tarn et Garonne, Collection du bulletin.

VEXLIARD (A.) : *Introduction à la sociologie du vagabondage*, Paris, 1956.

WEBER (E.) : *Peasants into Frenchman : the modernization of rural France : 1870-1914*, Standford, 1976.

YOUNG (A.) : *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789, Journal de voyage*, Paris, 1931.

ZELDIN (Th.) : *Histoire des passions françaises*, Paris, 1978.

Directrice de publication : Liane MOZÈRES
Achevé d'imprimer en Novembre 1982
sur les presses de l'imprimerie 34
31000 Toulouse
Dépôt légal : 4ème trimestre 1982
Numéro de commission paritaire des papiers : 55930

POUR EN SAVOIR PLUS SUR SAINT-ANTONIN :

La Société des Amis du Vieux Saint-Antonin publie chaque année un bulletin qui est servi gracieusement à ses adhérents.

Société des Amis du Vieux Saint-Antonin

et de sa région, en Rouergue, Quercy, Albigeois

Fondée à Saint-Antonin le 1er Mai 1943.

But : Protection des sites et des monuments. Connaissance de notre pays et de son passé.

Siège Social : Mairie de Saint-Antonin Noble Val, Salle des Archives.

Fondateur : Jean DONAT.

La Société des Amis du Vieux Saint-Antonin s'efforce de regrouper tous les amis de Saint-Antonin soucieux de maintenir le patrimoine historique, archéologique, architectural et naturel de notre ville et de sa région.

TAUX DES COTISATIONS :

Membre Donateur : 100 F.
Membre Bienfaiteur : 50 F.
Membre Actif : 20 F.

Les cotisations sont reçues de préférence par virement postal adressé à :

SOCIÉTÉ DES AMIS DU VIEUX SAINT-ANTONIN
C.C.P. 1013 58 N - TOULOUSE

ou par chèque bancaire adressé au Président de la Société, Salle des Archives, Mairie de Saint-Antonin (82140).

Annales

Économies Sociétés Civilisations

Revue bimestrielle fondée en 1929 par Lucien FEBVRE et Marc BLOCH
publiée avec le concours du Centre National de la Recherche Scientifique
et de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales

Comité de Direction :
Fernand BRAUDEL - Charles MORAZÉ

André BURGUIÈRE - Marc FERRO - Jacques LE GOFF - Emmanuel LE ROY LADURIE - Jacques REVEL

Secrétaire de la Rédaction : Lucette VALENSI

37e ANNÉE - N° 4 JUILLET-AOÛT 1982

LE TEMPS PRÉSENT

Louis PUISEUX, Les bifurcations de la politique énergétique française depuis la guerre

L'INDE

Gérard FUSSMAN, Pouvoir central et régions dans l'Inde ancienne : le problème de l'empire maurya

Claude MARKOVITS, L'Inde coloniale : nationalisme et histoire

POLÉMIQUES ET CONTROVERSES

Bernard SERGENT, Penser — et mal penser — les Indo-Européens (Note critique)

LES DOMAINES DE L'HISTOIRE

Alain BOUREAU, Placido Tramite. La légende d'Eustache, empreinte fossile d'un mythe carolingien

Claude LECOUTEUX, Paganisme, christianisme et merveilleux

Jean-Marie CONSTANT, Les idées politiques paysannes : étude comparée des cahiers de doléances (1576-1789)

Christian ROMON, Le monde des pauvres à Paris au XVIIIe siècle

LE CHAMP RELIGIEUX : NOUVELLES APPROCHES

Christian DÉCOBERT, Le conseil des anciens. Islamisation et arabisation dans le Bassin tchadien

Étienne FRANÇOIS, De l'uniformité à la tolérance : confession et société urbaine en Allemagne, 1650-1800

Daniel VIDAL, La secte contre le prophétisme : les Multipliants de Montpellier (1719-1723)

L'Islam et ses bordures (Comptes rendus et notes brèves)

RÉDACTION : 54 Boulevard Raspail, 75006 PARIS

ABONNEMENTS 1982
- *France : 200 F – Étudiants France : 150 F*
- *Étranger : 275 F*
- *Le numéro : 50 F – Le numéro spécial (double) : 100 F*

Les abonnements doivent être souscrits à la Librairie Armand COLIN, 103 Boulevard Saint-Michel, 75240 PARIS CEDEX 5 (Comptes chèques postaux : PARIS n° 21335-25)

C'est un lieu à peine connu du monde, mais qui a beaucoup à dire au monde, et pas seulement aux Français. Claude Harmelle y a exhumé des archives et des mémoires d'une rare richesse, à travers lesquelles on entend distinctement des voix humaines, presque vivantes. J'aime les écrivains qui détruisent les barrières entre le passé et le présent.

Harmelle nous montre une vie insoumise aux lois, aux autorités, aux conformismes qu'on attend des provinces. Les historiens trop souvent simplifient la vie en utilisant l'histoire locale pour illustrer les grands courants du "progrès", du développement inéluctable. Ici, au contraire, on voit la capacité qu'ont les gens pour résister au pouvoir, et à ce qu'on appelle trop facilement la force des choses.

Harmelle nous montre que l'administration a toùjours essayé de contrôler la mobilité des gens. Le droit au voyage n'a jamais été inscrit dans les constitutions. Mais on l'a adopté de fait. On n'a pas attendu ni les décrets politiques, ni les constructions économiques, pour voyager. Il ne suffit pas de construire des routes, ou de faire des lignes de chemin de fer, pour inciter le paysan ou le notable à voyager ou à émigrer. La valeur de cette étude est qu'elle met en évidence les disjonctions entre des mondes séparés, entre les pressions et le hasard, entre les faits et l'imaginaire; elle respecte l'intégralité de chaque individu, de chaque évènement, sáns tout mélanger au nom d'une causalité simplifiante, sans inventer trop de soi-disant besoins universels pour expliquer la conduite de tout le monde...

...Pour comprendre un peuple, ou un village, il faut l'aimer un peu; on l'aime si on apprend à partager, au moins partiellement, ses émotions. A travers ce livre, les habitants de Saint-Antonin deviennent nos proches.

THÉODORE ZELDIN
St-ANTON'S COLLEGE, OXFORD
LE 25 JUIN 1982.

Revue Recherches, 20 bis, rue Hipp. Maindron, 75014, PARIS