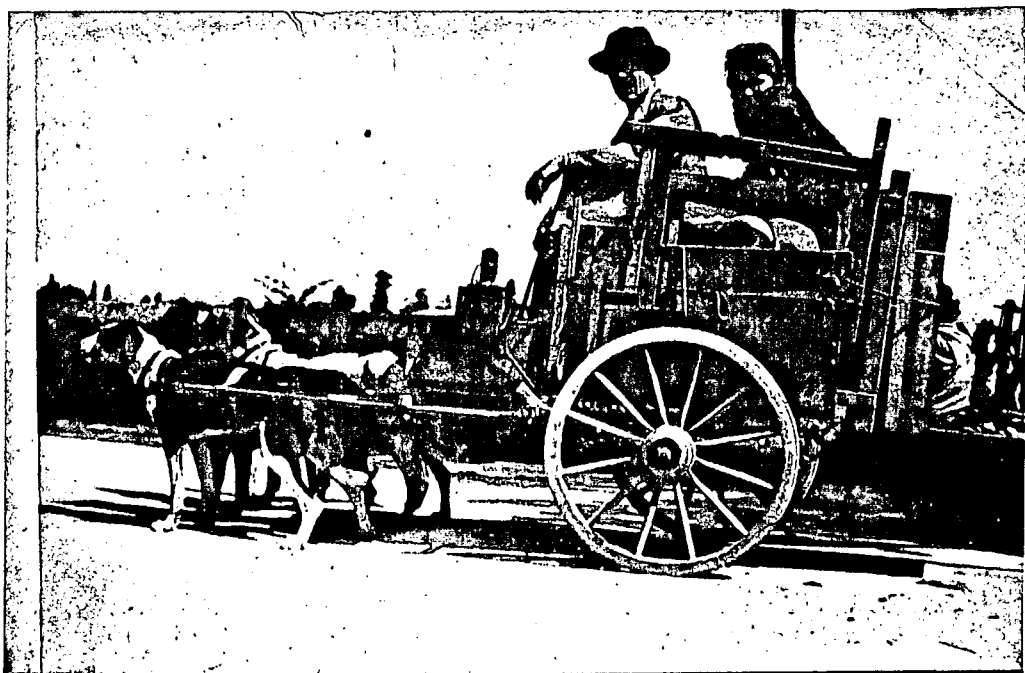


5ème PARTIE

ESPACE ET MOBILITE





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, 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 quelquefois 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 100 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 entrées 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)

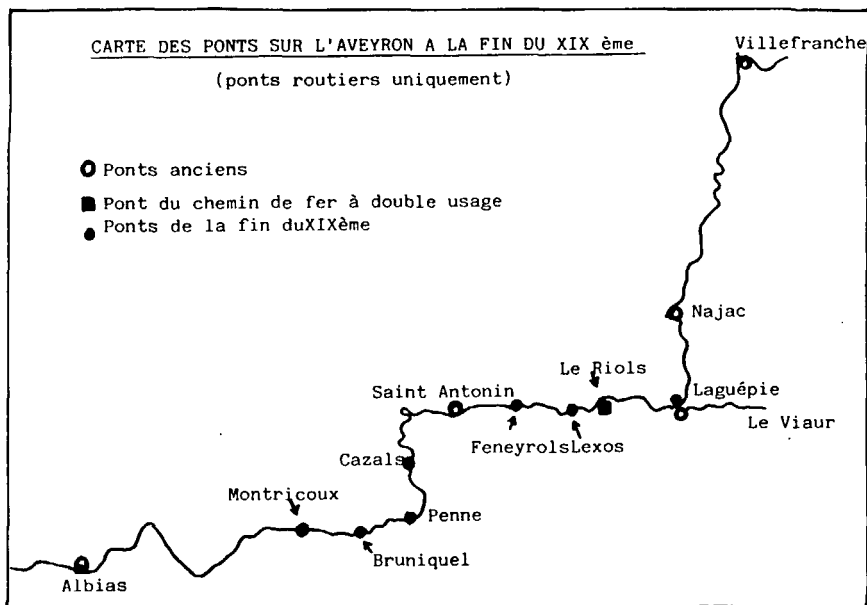
Au plan des équipements de transport, les débuts de la 3ème République sont souvent identifiés à sa politique de chemins de fer locaux (plan Freycinet et chemins de fer départementaux), que l'on qualifie souvent de "chemins de fer électoraux", qui prolifèrent partout à cette époque et dont un des objectifs essentiels était de rendre accessible la plupart

(1). Sur l'Aveyron car le pont du Viaur à Laguépie est très ancien.

(2). Arch. Mun. Saint-Antonin; Reg. Corr.

des chefs-lieux de cantons au chemin de fer.

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'oeuvre maîtresse de la III^{ème} République c'est plutôt la construction de nombreux ponts sur l'Aveyron dans les dernières décennies du XIX^{ème} 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 villageois 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 CLIENTELISME

Tant que l'essentiel de l'oeuvre 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 des 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 IIIème République, sur la vicinalité et les chemins ruraux, le rapport des autorités locales à l'oeuvre 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 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..."*(1) écrit-il.

La multiplication des urgences, des réparations, des demandes pressantes est aussi une constante de longue durée des périodes pré-élec-

(1). Arch. Mun. Saint-Antonin; Reg. Corr.: 29-12_1870.

torales. 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 refusé, ils voulaient d'abord des chemins . . .* "

Mais la demande sociale n'explique pas tout. Les grands projets routiers sont aussi souvent le "consolamentum", la contre-partie 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 eu 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 5 ou 6 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 fai-*

siez 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 ..." nous a confié 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. C'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 lui demander son avis. C'étaient eux qui 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 oeufs ou un panier de fruits parce qu'on vous avait refait le chemin..."

A l'égal des instituteurs de la III^{ème} République et bien que leur fonction soit moins chargée de valeurs morales et idéologiques, les cantonniers font figure, pendant la deuxième moitié du XIX^{ème} 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 .."*(1) écrit le Maire de Saint-Antonin, en 1869, pour presser le Préfet d'accorder à ce chef cantonnier, atteint de rhumatisme, un secours annuel de 240 francs. Pionniers de la modernité, les 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 forme 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'étaient les cylindres à vapeur, on allait voir les gars qui les 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 III^{ème} 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 avons un Maire ou 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 pro-

(1). Arch. Mun. Saint-Antonin; Reg. Corr.

professionnelles assez recherchée 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 IIIème 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

1. Les routes du Causse.

Pour des raisons multiples et convergentes, les routes anciennes autour de St-Antonin évitaient généralement les vallées. La rivière, jusqu'à la fin du XIXème, est un obstacle majeur et les ponts qui la franchissent, singulièrement dans cette région de causses à la bordure sud-ouest du massif central, sont fort rares. Hors le pont de Saint-Antonin (qui date sans doute du XIIIème siècle), et vers 1850, il faut aller jusqu'à Albiac, à l'ouest (30 kms), et Laguéprie à l'Est (30kms), pour rencontrer un pont qui franchisse l'Aveyron. En maints endroits (à Penne, Cazals, Fenayrols ...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 (1). Il n'en demeure pas moins que ces bacs sont sans doute mal pratiques aux 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 la rivière de la Veyron dans un bac ce qui interromp quelquefois toute espèce de communication entre ces deux localités tandis qu'une belle route conduit à Montricoux que les relations des habitants de Cazals avec Nègrepelisse et Montauban leur donne 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."(2)

La seconde raison qui explique que les routes évitent plutôt la vallée c'est aussi que l'essentiel du peuplement, la population agricole notamment, vit alors sur les causses. En outre, les routes de causse vont au plus droit et évitent les méandres de la rivière ainsi que les difficultés naturelles de passage dans des gorges souvent étroites.

(1) Source: recensements, archives communales de Penne.

(2) Registre des délibérations de la commune de Cazals, 1853.

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 St 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 pas être d'une très grande dépense..." (1)

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 plus larges des vallées) et la vallée, pays humide, malsain, brumeux et froid : " ... La ville de St-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. ..." (2).

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.

2. 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

(1) Extrait d'une lettre du Maire de St-Antonin au Ministre de l'Intérieur, 1812. Archives municipales de Saint-Antonin.

(2) Lettre du Préfet du Tarn et Garonne au Maire de St-Antonin, septembre 1834. Archives municipales de Saint-Antonin

où la vallée s'élargit et où existaient des points de peuplement, mais ces parcours étaient essentiellement 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 2ème 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, Fenayrols, Montricoux), l'existence de la 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 (1) 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 pénélaine calcaire du causse apparaît 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 Salvator 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, dé-

(1) Cf. notamment "Les merveilles du Grand Central", "guide du touriste" par Le Blanc du Vernet, Toulouse 1869, ouvrage semble-t-il commandité par la Cie D'Orléans.

solé, au-dessous du village de Bruniquel, que domine son château féodal, rempli de tragiques souvenirs." (1)

" 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." (2)

" Le château couronne la crête d'un rocher, empreint d'une sinistre mélancolie, qui surplombe 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'étaguant 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 tençons 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." (3)

" Le railway traverse dans son axe la région métallifère qui commence à La Guépie. 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, "au bras si blanc et si fort," 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 voie et du geste, se mêlant à eux dans la défaite et préférant la mort à l'esclavage et à la honte.

(1) Les merveilles du Grand Central, op. cité, p.124,125.

(2) Idem, p. 140

(3) Idem, p.142

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. " (1)

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 Salvator 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 dotent cette vallée d'une valeur positive, d'une séduction. Une esthétique de la désolation d'essence romantique, et où la complaisance morbide aussi bien qu'une affectation élitaine ("très mode" de surcroît) prend ici la place d'une appréhension réaliste et vécue des difficultés d'un site.

Discours profondément négateur car un des moindres paradoxes qui parcourt cette écriture est que, occasionnée, véhiculée, rendue possible par un défi réel (le chemin de fer) aux obstacles naturels, elle ne cesse de surenchérir, de mettre en scène, des obstacles et des menaces imaginaires. 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 vallée, il inverse aussi l'opposition antérieure cause / vallée. Sous la plume de notre auteur, le cause 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 cause auquel elles donnent leur nom, et qui intéresse les trois communes de Saint-Antonin, de Vaour et de Penne. On trouve dans ce cause les sinistres Affraux, lande fatidique, émaillée de dolmens en croix, où l'on s'attend

(1) "Les merveilles du Grand Central". p. 174, 175.

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." (1)

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 âge 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."(2)

" 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 élitaire (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 contribue

(1) " Les merveilles du Grand Central". P.168

(2) Idem. P.166

ra, 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 lamentable que celle des gens, et les maisons abandonnées n'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(1).

3 Automobile et conquête du paysage.

L'automobile va parachèver 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 d'une route touristique des 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. L'affranchissement de ces contraintes par 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, désormais, 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 qui 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(2). Dans les cartes postales du paysage saint-antoninois de l'entre-deux-guerres, il

(1) Cf. notamment: "Décadence de la rente foncière" et " Emulation mécanicienne et passion monumentale" .

(2). Plus tard, la concurrence train-automobile déterminera les publicitaires du chemin de fer à placer des trains dans leurs paysages.

Affiche du chemin de fer
manquante. Se reporter à
l'édition définitive.

n'est par rare, au contraire, que l'automobile soit au centre de la représentation. Le paysage et le véhicule sont presque inséparables au

Carte postale manquante
Se reporter à l'édition
définitive.

IDEM

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

EMULATION MECANICIENNE 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 (1), une pince à greffer toujours utilisée à ce jour par les vigneron. Cette créativité n'est pas seulement le fait d'individus isolés mais aussi celui d'associations que l'on devine passionnelles (un pharmacien et un mécanicien pour le moteur par exemple). Cette émulation (2), on peut la supposer à l'oeuvre 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 fourrages et les batteuses dont des 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 urbains 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 accélérée des revues et de la littérature de vulgarisation scientifique et technique (3) n'ont pas pesé pour rien, non plus, dans la genèse de ces passions nouvelles. La valorisation de la culture ouvrière,

(1) Dont il semble que les dispositifs d'allumage, de graissage et de carburation sont en avance sur l'époque.

(2) Dans le musée de St-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 XIII^{ème} siècle.

(3) Ainsi un des seuls ouvrages profanes qui se rencontre dans la bibliothèque d'un curé de St-Antonin de cette époque, c'est une collection complète de "La Science et la Vie" (qui deviendra plus tard "Science et Vie") .

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 pour une part 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 coeur 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 nouveaux ? Ce n'est sans doute pas seulement par ironie qu'à cette époque, les enfants de St Antonin appellent "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 corroboré par cette expérience, plus tardive (1), que nous a conté un garagiste de St 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 j'en 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 ici pareil ... 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. "

(1) Elle date de la seconde guerre mondiale.

Il est également remarquable que ces inventeurs St 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). Tout autant que d'un statut social, la précocité de cette automobilisation témoigne de la curiosité technique de ce milieu.

Au demeurant, la motorisation St-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 (1) puisque St-Antonin compte alors environ 3.200 habitants.

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 St-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 jouxter une nouvelle salle des fêtes. Le goût de l'ostentation semble l'emporter sur le sérieux de la réalisation puisque l'infrastructure elle-même 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

(1) Source: "La révolution automobile" op. cité, p 107

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. En outre, cette entreprise semble avoir négligé le fait que le succès du thermalisme était essentiellement lié à un environnement de loisirs et, au demeurant, il est mis à exécution alors même que la mode d'aller prendre les eaux amorce le début de son déclin. (1)

Cette passion monumentale et ostentatoire nous paraît assez caractéristique de l'ethos de classe d'un monde de notables 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 vus braver l'inconfort 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: " M. est allé à Genève, vous savez c'était quelqu'un ... " (2)

D'où, peut-être, au moment où ils s'entichent d'une "grande oeuvre" ce rêve de ville d'eau.

Socialement, cette passion monumentale et velléitaire est sans doute aussi caractéristique d'un monde de notables dominé par les professions libérales (médecins, notaires) 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,

(1) Cf. Th. Zeldin, "Histoire des passions françaises" op. cité, Tome II p 107... 110

(2) Extrait d'un entretien avec un habitant de St-Antonin sur la vie quotidienne au début du siècle.

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 St 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. Un industrie, un commerce en progrès, auraient porté atteinte à l'intégrité de cette image. Les maisons rebâties, les rues alignées auraient perdu leur physionomie originale; les erreurs et même les horreurs des architectures 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 St 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 ... " (1)

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'industriel ne s'oppose pas simplement aux vellétés pesantes d'un notable libéral. Au delà des groupes sociaux, ces passions traversent, divisent aussi les individus sur des lignes de force parfois contradictoires. Le milieu de petits industriels st-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 dont une politique de très bas salaires 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

(1) Emile Pouvillon: "Terre d'Oc". Toulouse, 1908, p. 57

l'ensemble de la vie sociale, 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 les discours sur le paysage dont l'irruption du chemin de fer est l'occasion, elle oriente encore aujourd'hui une partie des choix de l'action publique.



Une figure d'inventeur saint-antoninois: Plagaven.

Clichés: Archives municipales.



5 TEMPS DE TRAVAIL ET TEMPS DU TRANSPORT, RYTHMES DU DEPLACEMENT

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 et 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 (12kilomètres) pour se faire payer à l'hôtel. A penné 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 le rythme essentiel 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"(1). 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 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 ...*

(1). cité par Weber ; ouvr. cité

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 était trop lourde et qu'avec un seul cheval j'aurais des difficultés dans les côtes et que je risquais 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 Montauban, 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 de chevaux, l'apparition des vélos, dans les fermes, après la guerre de 14, ne modifie 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 St-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 St Antonin il n'y avait rien pour lui que la campagne et il lui raconta ses déboires ... ". (1)

Il est remarquable que dans cette lettre le candidat à l'émigration n'évoque pas une possibilité de gagner plus et tout semble se passer comme si l'horizon économique des salariés était à cette période, vu de St-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..." (1). L'ambiance même de son embauche (comme manoeuvre 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 40 centimes, lui, costaud. Tintin ne pouvait espérer d'aucune manière gagner plus que lui." (2). 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 St-Antonin (il lui reste 12F50 alors qu'à St-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 St-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 ordre. Ils tiennent à la précarité du travail agricole.

(1) "Le récupéré". Op. cité, p. 75

(2) Idem p. 78

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 décider Manié 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'oeuvre. En outre, ce patron refuse de lui payer son dernier mois de salaire: "*Je ne te dois rien, je t'ai assez payé 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 en partie 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.

PESANTEUR DU CLIENTELISME

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 ouvriers influencés par les idées socialistes et les notables davantage portés au radical-socialisme.

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 manoeuvrer au gré des allégeances (et nous le verrons souvent, 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 contre-cœur, les enfants allaient à l'école des frères et des religieuses, où on ne s'occupait que des enfants qui payaient bien. Les autres à l'école des pauvres; ils ne pouvaient, ceux-là, apporter du bois pour chauffer le poêle l'hiver, n'étaient jamais placés tout près, toujours au fond de la classe, les derniers pour les manifestations religieuses; on ne pouvait jamais s'approcher, entre autres Tintin qui était plein de poux, des pantalons trop longs, trop larges, qu'il faisait tenir par une ficelle à la ceinture." (1)

Outre qu'il force les allégeances et définit les clientèles, ce jeu social 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

(1) "Le récupéré". Ouvrage cité. p. 33.

arriva à Jules pour avoir trop montré son opinion et chanté le "Ca ira, ça ira", "Le champ 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. ..." (1)

" 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, d'autres la porte fermée. C'était une quarantaine de familles qui furent privées d'aumône et, pendant quelque temps, les ouvriers privés de travail. Ca ne pouvait pas durer car les vols, les rapines reprirent d'intensité; avec le temps, l'oubli arrivait, les aumônes reprirent..." (2)

Ce fonctionnement en vase communicant 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."(3). Toute l'enfance de Manié est dominée par ces expériences de mendicité et de maraudage. Ces menus larcins ne sont d'ailleurs 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

(1) "Le récupéré". Ouvrage cité p.21.

(2) Idem. p. 37

(3). J. Manié, ouvrage cité; p 26.

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 clientélares 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 ses regrets d'avoir commis cet acte, lui disant pourquoi il s'était fait voleur, il implorait la pitié."(1)

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

(1). J. Manié, ouvrage cité; pp 34-35

Saint-Antoninois de la même génération, Georges Valade(1) 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 Maire 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'occuperais 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'oeuvre et toute demande d'emploi recevait satisfaction immédiatement. .."

" 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 quelque 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

(1). Source: correspondance privée.

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.

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 mouru prématurément."(1)

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, a pu constituer un repoussoir puissant qui en a fait un des moteurs de l'émigration. 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'incouïance 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.(2), 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(3)." (4)

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 la première 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(2). Le malthusianisme économique des édiles aussi bien que

(1). Correspondance de Georges Valade; Archives particulières; St-Antonin.

(2). *Pour toute la France, Le Midi est une pépinière de postiers.*

(3). H. Laquardelle. " Sud-Ouest", Paris, 1929; p 26.

(4). S. Canal, ouvrage cité, n 108.

(5). Voir le chapitre " Emulation mécanicienne et passion monumentale".

les incitations à l'émigration qu'ils multiplient participent sans doute, de façon consciente ou inconsciente, des prémices de cet avenir radieux. Le curetage de la vie sociale est à l'ordre du jour parce que la population ouvrière et la 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, Melie était enceinte, le mariage eut lieu le 14 août 1884. Pour cacher la faute, Jules et Mélie s'en furent en voyage de nocces 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.*"(1). 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'allers 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 ...*".(2)

A la fin du XIXème siècle, la rue "bombe cul", le Bessarel et de façon plus générale les bas quartiers inondables 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 XXème siècle, les traditions de la gueuserie moyenâgeuse (les "cagots" des Pyrénées par exemple).

(1). J. Manié, ouvrage cité, p 21.

(2). Idem, p

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 désigne. "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 Pétafres, le Ribotte, lous Esclos, lous Failles, lous Biscornè, ... lous Picots, voilà les noms qui portent le renom du "je m'en fous"..."(1).

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.

(1). J. Manié, ouvrage cité, p 64.

CONFLITS DE GENERATIONS ET MODELES DE CONSOMMATION

Ces modèles de consommation antagoniques sont une des composantes essentielles des conflits de générations au début du siècle. C'est le thème 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...". (1)

" Son jeune frère Milou approchait de ses douze ans et devait faire sa première communion. Sa soeur 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, pas d'une tête de veau, mais d'une tête de boeuf, 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 un dimanche avant.

Louise et Tintin allèrent chez un autre boucher et achetèrent du bocuf 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

(1). J. Manié, ouvrage cité, p 55.

pour contenter Mèlie.".(1)

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 rapiécçait, lui acheta un costume à crédit pour commencer, des chemises, une paire de souliers pour le 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. ...*".(2).

L'ECOLE ET LES IMAGES DU MONDE

La période de la plus forte émigration à Saint-Antonin (1880-1914) est aussi celle où les progrès de la scolarisation produisent les premières générations de Saint-Antoninois pour lesquels 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 essentielle 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".

(1). J. Manié, ouvrage cité, p 65-66.

(2). Idem p 80.

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 a 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. ".(1)

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

(1). J. Manié, ouvrage cité, p 48.

plus "parlante", avec le tableau noir, de son mobilier.

L'espace saint-antoninois de la moitié du XIX^{ème} 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 XIX^{ème} siècle, l'apparition des premiers photographes (vers 1880 à Saint-Antoin), 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 inflation 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-Élysées, tout cela il l'avait vu sur des

images. ..."(1)

GUERRE ET EMIGRATION

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 leurs premiers contacts 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 Vallade, 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 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.

(1). Jean Manié, ouvrage cité, p

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'EMIGRATION

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 évoque 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...*".(1)

"...*Ce que Tintin cherchait: une petite compagne économe, petite bonne ou n'importe pourvu qu'elle soit économe plus que lui, afin de pouvoir s'entraider dans la tourmente. Car Paris ce n'est pas une ville comme les autres, il y a de tout monde...*" (2) . Cette nostalgie

(1). Jean Manié, ouvrage cité, p 99.

(2). Idem, p 107.

et ce rêve d'une structure protectrice est à la mesure, chez Manié, 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'EXPERIENCE DES EMIGRES

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.

- 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. "(1)

Il sait aussi, à l'occasion, profitant de son cours 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, un Aveyronnais. Les Aveyronnais sont très nombreux à

(1). J. Manié, ouvrage cité, p

Paris, même dans ces quartiers du 18^e 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." (1)

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 (2) 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, comme indiqué à droite; il frappa, Mlle Chantal se présenta, elle fut très surprise en le voyant car elle n'avait pas été prévenue :

- Mon pauvre Tintin ! Tu vois où j'habite ! Ce n'est pas bien grand, juste pour une personne.

- Je vois bien, qu'il répondit.

(1). J. Manié, ouvrage cité, p

(2). Du temps où il était à Decazeville.

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. " (1)

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 orienté vers les carrières et les grands corps de l'état, 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 EMIGRES 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'émigra-

(1). J. Manié, ouvrage cité, p

tion 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 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. Il 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 déterminent souvent le départ, berce les rêves de celui qui part. L'ostentation, l'"épaté", le défi, sont au coeur 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 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 5e et 6e 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." (1)

Cette tension vers la production de signes tangibles de la réussite dont la communauté d'origine est le terrain 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

(1). J. Manié, ouvrage cité, p

construites, à la fin du XIX^{ème} siècle et au début du XX^{ème} 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.

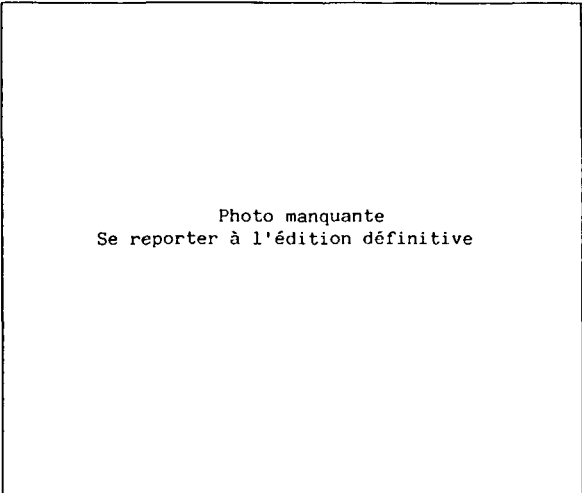


Photo manquante
Se reporter à l'édition définitive

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.

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 retour 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.

MENSONGE ET REPRODUCTION DE L'EMIGRATION

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 accourent 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 manoeuvre, voire terrassier, on est préparateur en pharmacie; quand on est livreur ou aviateur, on se donne de l'importance devant de jeunes femmes que l'on ne connaît pas." (1)

(1). Jean Manié, ouvrage cité, p

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 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, caractérisent 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 (1), il racontait qu'il était employé de comptoir dans un grand café et qu'il habitait en hôtel." (2)

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 "enchangent" les souvenirs qu'ils ont gardés de la France; les candidats à l'émigration qui projettent sur "la France" leurs aspirations les plus irréalistes, etc) est la médiation néces-

(1). Il travaille comme gardien de nuit dans un hôtel de passe.

(2). Jean Manié, ouvrage cité, p

saire à travers laquelle la nécessité économique peut s'exercer." (1)

LES EMIGRES ET LEUR TERROIR: UN AGENCEMENT QUI EST AUSSI PASSIONNEL

On ne peut cependant réduire le rapport des émigrés à leur terroir d'origine, 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 oeuvre 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 3.300 livres à la bibliothèque du collège de Saint-Antonin. Et pas quelques livres anonymes 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 consacré 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." (2)

(1). 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.

(2). Extrait d'une correspondance privée.

6^{ème} PARTIE

LES DEBUTS 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

...

Je n'oublierai jamais de voyage nocturne où nul de nous ne dit un mot

o	o	
dé	nuit	
part	tendre	o
sombre	d'avant	vll
où mouraient	la guerre	lages où
nos 3 phares		

MARECHAUX-FERRANTS RAPPELES

ENTRE MINUIT ET UNE HEURE DU MATIN

▼
•
LISIEUX
•
•

ou bien

▼
•
ALLI
•
•

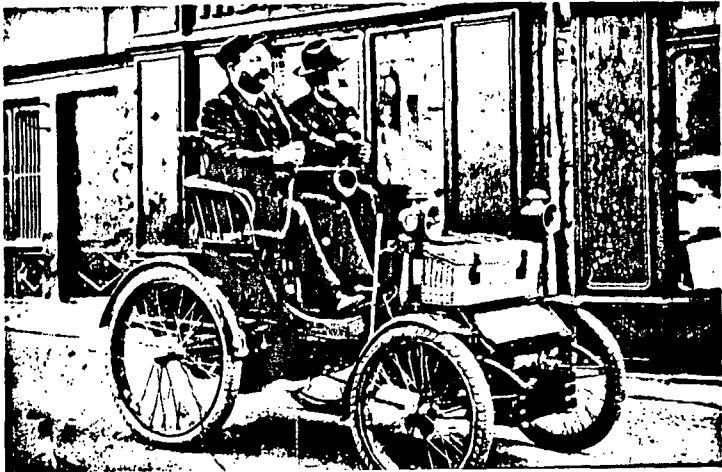
et 3 fois nous nous arrêtables pour changer de pneu qui avait crevé

...

*Et quand après avoir passé l'après-midi
Par Fontainebleau
Nous arrivâmes à Paris
Au moment où l'on affichait la mobilisation
Nous comprimes 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: PRECURSEURS ET FRIME SOCIALE



Cliché: Archives Municipales, Saint-Antonin

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 et, en association avec le pharmacien, un moteur pour bateau). Il vend et répare également les vélos qui, depuis la fin du XIX^{ème} 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)

(1). Cf le chapitre: "Emulation mécanique 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.

1914: RECENSEMENT MILITAIRE DES VEHICULES DE TOURISME EN CIRCULATION A SAINT-ANTONIN (1)						
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 de la barde	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
Rodolause	Industriel	Clément B.	12	4	4	1912
<p><i>" 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."</i></p> <p>Le recensement des camions, pour 1914, a été égaré mais celui de 1911 indiquait un camion appartenant à un brasseur de Saint-Antonin.</p>						

(1). Source: Arch. Mun. Saint-Antonin.

La campagne est complètement absente de cette première automobilité. Outre 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 grand 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.



Arch.
privée
Saint Ant.

Le véhicule, au fond, importe peu. Il signifie seulement que, depuis des temps immémoriaux, l'affranchissement des contraintes de l'espace est l'attribut et l'ambition majeure du pouvoir. L'humour et la dérision dont cette ambition est l'objet mettent aussi en évidence son impor-

tance 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 prendre. 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 inconvénients de la ligne de chemin de fer contrarieraient 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 que pour beaucoup - agriculteurs et journaliers notamment - ce travail constituait une activité d'appoint. Le chemin de fer avait capté le transport à longue distance mais laissé vacant le transport à distance plus rapproché. 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'organisait 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 presque exclusivement élitaires, elle est dans la mémoire de la grande majorité des contemporains un pur spectacle 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 jeunes gens dont la famille a une petite aisance. Il leur permet déjà d'élargir le champ de leur horizon familial, 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 Laquéprie. Depuis mes 13 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 kms de Saint-Antonin), c'est loin ça! Moi, je ne me souviens pas y être aller à pied. Mais à bicyclette, oui, souvent ...*"



Cliché: Arch. Mun. Saint-Antonin: un Sous-Préfet en vacances vers 1890.

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 alentours, un vide considérable dans la population des hommes jeunes et il n'est guère de familles qui ne comptent un ou plusieurs disparus (1). 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'oeuvre qui ouvre un marché important aux usages utilitaires de l'automobile. Par ailleurs, les surplus militaires abondants 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 savoirs-faire ont été mobilisés dans la 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 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. Tous les témoins de l'après guerre évoquent enfin la frénésie de vivre, la boulimie de curiosités nouvelles qui s'empare des survivants une fois la paix revenue. Tous nos entretiens fourmillent

(1). Voir le chapitre sur la démographie.

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'espaces, 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.

C'est un signe qui n'est pas fortuit mais 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 PROGRES DE L'AUTOMOBILE ENTRE LES DEUX GUERRES: DONNEES QUANTITATIVES

EVOLUTION DU PARC DES VEHICULES PARTICULIERS A SAINT-ANTONIN (1)							
VEHICULES \ ANNEE	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 1.000 habitants à Saint-Antonin	2,8	12			19	23,8	30
Nombre d'automobiles pour 1.000habitants France entière	2,7	11,3			39,5	41	42,7

(1). Source: d'après les recensements militaires. Arch. Mun. Saint-Antonin

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 $\frac{1}{2}$ 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.

EVOLUTION DU PARC DES VEHICULES UTILITAIRES A SAINT-ANTONIN (1)						
ANNEE	1911	1926	1928	1934	1936	1938
Nombre de véhicules	1	12	14	17	22	42
Tonnage utile	0,8	21,5				62,4

(1). Même source que précédent.

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 1 franc par botte pour le porter à la gare. Ils avaient bien un cheval mais ils n'en portaient 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. ..."

Il faut souligner l'importance de l'équipement en motos et motocyclettes qui sont presque 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 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 bagage. On mettait les assiettes, le couvert et des oeufs, 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 30, au monde étroit

PROFESSION DES PROPRIETAIRES DE VEHICULES DE TOURISME A SAINT-ANTONIN EN 1926 (1)	
Artisans, commerçants détaillants	3
Négociants, industriels	9
Professions libérales et clergé.....	7
Propriétaires (2)	5
Fonctionnaires, agents communaux	2
Retraités, sans profession, indéterminés	4
TOTAL	30

(1). Source: d'après les recensements militaires; Arch. Mun.Saint-Ant.

(2). Une partie d'entre eux sont des agriculteurs.

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 deuxième guerre mondiale.

PROFESSION DES PROPRIETAIRES DE VEHICULES UTILITAIRES A SAINT-ANTONIN (1)		
PROFESSIONS	ANNEE	
	1926	1938
Artisans - commerçants de détail	4	15
Négociants industriels	7	19
Transporteurs	0	1
Propriétaires et cultivateurs	1	7
TOTAL	12	42

(1). Même source que précédent.

Les fabricants de chaux, les exploitants des 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 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 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 au 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 négo-

ces 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 vend bien c'est qu'il correspond à un besoin qui lui pré-existait. Ainsi le succès de 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'oeil, des usages sociaux de ces objets (1). 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

(1). 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" et à nos recherches précédentes.

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 lupanard. 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 ... 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..."

Si la femme, singulièrement en milieu rural, est au coeur 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 ..." (1). 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 contre partie de cette insatisfaction.

⑤ RARETE DE LA CIRCULATION MONETAIRE 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. ..."

(1). S. Canal: "Un département exsangue ...etc"; ouvrage cité.

Même si le recours au crédit reste exceptionnel avant guerre - " ...J'ai mis longtemps à m'y faire, c'était pas dans mes moeurs, moi, le crédit ..." dit le paragiste - 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 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 avons 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.

En même temps, par l'accélération des circulations matérielles qu'elle autorise, l'automobile fonctionne comme 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

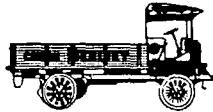
duré quelques temps. Je l'ai payée 27.000 au départ et je l'ai revendue 20.000, vingt ans après, presque l'argent qu'elle m'avait coûté! C'est pas des blagues. ... Je m'étais dit: il faut une voiture pour faire du commerce parce que si vous n'avez pas de voiture, vous n'avez rien. On ne peut pas faire 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 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!".

(un agriculteur)

L'ÉCONOMIE DES TRANSPORTS PAR LES VÉHICULES INDUSTRIELS

BERLIET

L'application des camions BERLIET au transport des marchandises procure, par rapport à la traction animale, une économie tellement sensible qu'elle ne peut laisser indifférents les COMMERCANTS ET INDUSTRIELS AVISÉS :



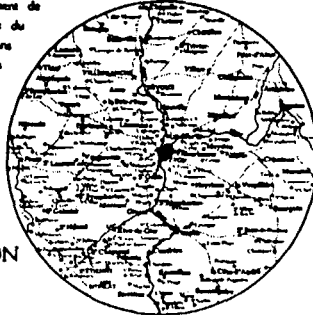
Un camion de 5 tonnes peut remplacer 12 forts chevaux de gros trait. Et quand le camion
o o ne travaille pas o o
AUCUN FRAIS



Un cheval de gros trait fait pratiquement de 3 à 5 kilomètres à l'heure avec le temps de retour à vide, il est susceptible de fournir, dans une bonne journée, une trentaine de kilomètres en tenant compte des heures de nourriture et de repos. Ceci représente une zone de livraison de 15 kilomètres environ.

PAR CAMION BERLIET, ON PEUT
LIVRER JUSQU'A 50 ET 60 KILO-
MÈTRES DANS LA MÊME JOUR-
NÉE, AVEC RETOUR TRÈS FACILE

LA ZONE DE LIVRAISON
EST QUADRUPLÉE



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 transport collectif par autobus vont être les acteurs décisifs, entre le camionnage et le transport collectif par autobus qui vont être les acteurs décisifs, entre les deux guerres, de l'accélération de la crise du chemin de fer à Saint-Antonin .

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. Ça 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 Laguëpie-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 uniquement 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 boeufs 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 des 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 mal-pratiques, 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 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..."

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 voir 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 suppression complète et définitive des voies ferrées.*" (1)

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 tout entière, ainsi*

(1). Arch. Mun. St-Antonin; Registre des délibérations.

que des commerçants du canton de Saint-Antonin et des agglomérations situées sur la ligne Lexos-Montauban, élève une dernière et véhémement protestation contre la suppression 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, 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...". (1)

(1). Arch. Mun. Saint-Antonin; Registre des délibérations.

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 souvent 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 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 des rythmes 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 alentours. 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.(1)

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 seraient jamais seuls... Il y avait moi, il y avait mes ouvriers. Quelquefois je râlais parce qu'ils me faisaient perdre du

(1). Nous avons déjà vu qu'à Penne l'emploi non agricole diminue très rapidement au cours de cette période.

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 a ses 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-fer-rants, des bourreliers, des charrons, sont aussi des lieux sociaux importants du monde masculin. Mais ils sont surtout fréquentés par les 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 ces 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 mécanique 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 plait 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 XIV^e 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*

(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.

comtes de Brabant ait été aussi déterminante qu'on l'a dit: elle est apparemment efficace au XIII^e 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 et d'assujettissement de l'espace, des routes sont frayées, des techniciens innovent, des moyens de transport plus ou moins adaptés voient le jour.

IL N'Y A PAS DE MIRACLE ROUTIER

Les récits de voyage d'Arthur Young, au XVIII^e siècle, illustrent aussi, à leur manière, cette inanité de l'événement routier. Parcourant la route royale de Paris à Toulouse (1) (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,

(1). Qui passe à une quinzaine de kilomètres de Saint-Antonin.

que ce n'est pas la route qui fait l'échange.

Cette thèse s'oppose bien entendu à l'utopie Saint-Simonienne et à la confiance très générale des aménageurs de l'espace, des élus locaux et parfois aussi des populations qui ont presque toujours vu, depuis la deuxième moitié du XIXe siècle, dans la route et les équipements de mobilité -surtout les plus lourds et les plus monumentaux - les prologomènes de promesse de prospérité et les conditions de base à tout décollage économique.

Dans la région de Saint-Antonin, cette confiance se manifeste avec un éclat particulier, à la fin du XIXe siècle, au moment où s'accélère 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 n'est davantage investi de pouvoir miraculant 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 installations 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.*" (1)

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(2), 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 la capacité qu'on leur prête de rendre compte des échecs comme des réussites dans l'ordre éco-

(1). Le Tarn et Garonne: histoire, sciences, industries ...; ouvrage cité, p. 76.

(2). Il y a des exceptions comme la naissance et la croissance rapide d'une agglomération nouvelle, Barraqueville, à un carrefour de la route de Villefranche à Rodez. Cf. H. Enjalbert; ouvrage cité.

nomique. 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 travers l'Europe et qui avait permis assez tôt la récupération, par le capitalisme marchand, d'un surplus de main-d'oeuvre 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. ...*" (1)

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 coeur de ceux qu'il employait: " *... les travailleurs locaux ne représentaient pas une main-d'oeuvre 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.*" (2) écrit Puyeo à propos de l'industrie du chapeau de paille à Septfonds.

(1). F. Braudel; ouvrage cité, Tome 3, pp.513-514.

(2). Ouvrage cité, p. 107.

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 données de l'ordre économique.

FACILITES DES ECHANGES ET VIOLENCE DE L'ASSUJETTISSEMENT

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'oeil et de surprises.

Sur cet espace, le poids des logiques d'assujettissement du territoire, de soumission du local aux logiques centralisatrices, des logiques de puissance et de rapport de force, 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 XVIIIe 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 l'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 XIXe 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 désirables l'intégration nationale pour une bourgeoisie et 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 XIXe 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 favorisera 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 l'effervescence extractive 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 de promesses d'avenir.

INDIFFERENCE A LA FONCTION

Les arguments dont usent les notables locaux tout au long du XIXe 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 XIXe progresse au rythme des crises de subsistance 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 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 et de chansonnettes ou de mercerie. Circulation diffuse et incontrôlable aux yeux du pouvoir, à laquelle il n'a de cesse de superposer un contrôle de l'information dont la construction des routes, des chemins de fer, 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 XIXe 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'une 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'oeuvre 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.

INDIFFERENCE AU LOCAL

Que la fonctionnalité apparente des équipements de transport soit souvent un trompe-l'oeil 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 XIXe siècle, par une indifférence à peu près totale au local.

Le duc de Morny écrit, en 1855, à propos de la ligne de Saint-

Antonin: " *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, dès lors, plus 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 XIXe 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 environnant, 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. Les foires prospèrent en effet à l'ombre du défaut

fondamental et non fonctionnel du chemin de fer que sont ses ruptures de charge. Elles 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 la mobilité ferroviaire des Saint-Antoninois aux pérégrinations étendues de leurs ancêtres (marchands des XIIIe-XIVe, voyageurs et soldats de la foi protestante, migrants vers l'Espagne du XVIIe, émigrés des dragonnades), on s'aperçoit que la prétention du XIXe à avoir inventé la mobilité se réduit à presque rien.

REVOLUTION DES TRANSPORTS OU REVOLUTION 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 la fonctionnalité des équipements de transport. Si révolution des transports il y a, à cette époque, c'est surtout par rapport à l'extraordinaire vitalité des retombées culturelles, imaginaires, onoriques et

matérielles dont l'efficace s'est manifesté en marge des fonctions de la route, de la voie ferrée et de l'automobile.

PAYSAGE ET PLUS-VALUE DE CODES: VERS UN MODELE 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 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.

LA ROUTE: UN LANGAGE DE PUISSANCE ?

Les moyens de transport ne modifient pas seulement l'ordonnement 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 colle à la peau des équipements de transport de façon bien plus ancienne que la révolution du paysage que nous venons d'évoquer. De tous temps, l'oeuvre routière a été un instrument de l'élargissement de la puissance publique et de

l'approfondissement de l'emprise de l'état sur le territoire. La maîtrise de l'espace et le rêve d'ubiquité spatiale sont de très vieilles ambitions du pouvoir. Les équipements de transport 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 profondément 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 (1). 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 (2). 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'oeuvre 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 les construise quand on ne sait pas quoi faire.

(1). Et dont on ne trouve pas trace dans les archives.

(2). Voir notamment: F. Tristan, "Géants et gueux de Flandre: dix siècles de mythes et d'histoire", Paris 1979.

COMMENT LE CHEMIN DE FER REORIENTE LES AMBITIONS

C'est aussi en marge de ses fonctions que le chemin de fer contribue à une réorientation vers d'autres espaces des ambitions de beaucoup de Saint-Antoninois. Nous avons montré comment l'ouverture de la gare est contemporaine de l'introduction d'un modèle salarial relativement aristocratique et exotique pour la plupart des Saint-Antoninois de cette époque (haut niveau de salaire, haut degré d'organisation collective). Ce spectacle ne 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.

Ces recommandations et le jeu clientélaire qu'elles autorisent ne seront pas pour rien dans la montée en puissance du pouvoir médical. Dans la mesure où cette institution semble avoir été une règle générale d'action de la compagnie d'Orléans (1), elle n'a peut-être pas été pour rien dans la promotion plus générale du pouvoir médical. A la fin du XIXe siècle, il prend le pas de façon remarquable, à Saint-Antonin, sur tous les autres pouvoirs notabilitaires dans la hiérarchie qui les organise.

Cette substitution d'un pouvoir actif dans la survie et la prospérité de l'appareil productif local par un pouvoir actif dans l'émigration sera peu avantageuse dans le long terme pour la cité. Mais si le monde des petits entrepreneurs locaux baisse les bras à cette époque devant le pouvoir médical ce n'est pas seulement un effet de la concurrence du jeu clientélaire ouvert par le chemin de fer. Les biographies familiales mettent en évidence que l'ouverture de l'espace réoriente aussi, à cette époque, les ambitions des familles qui ont du bien vers les carrières déterritorialisées et rémunératrices des grands corps de l'Etat qu'ils sont les mieux à même de saisir.

(1). Ce qui serait à vérifier sur d'autres espaces.

LA GARE, TEMPLE DES MOBILITES IMAGINAIRES

C'est aussi en marge de ses fonctions et de ses usages réels 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. Au chapitre "La gare espace théâtral" nous avons montré comment elle avait été pour les enfants un espace majeur de leur apprentissage du danger et de l'espace. Comment son espace, 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 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 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), soient 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 moyen 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. Et c'est 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.

JETER DES PONTS AVEC LE PRESENT

Nous serions franchement déçus si cette recherche devait alimenter la nostalgie, que le goût pour l'histoire et le passé trop 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 Le Roy Ladurie (1). Même s'agissant du chemin de fer qui alimente tellement de nostalgies, la compréhension de ce qui produit cette nostalgie

(1). Cf sa préface à "La pierre et le seigle".

nous a paru toujours plus importante que la nostalgie elle-même.

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 seront l'objet même 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 enrayeré 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 puissances frisant parfois au simulacre que véhiculent assez fréquemment les équipements et les projets d'équipement de transport.

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 classe 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-TGV" qui recoupera presque exactement le maillage actuel du réseau autoroutier ? Est-ce ce qui est le plus souhaitable pour le pays et les régions les plus fragiles ? Est-ce ce qui est 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 presque inmanquablement 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 des fonctions 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 du 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.
- CAVILLE (A.): *Cent cinquante ans de vie rurale à Saint-Projet*, Rev. Géogr. Pyr. Sud-Ouest, 1950.
- CAVILLE (A.): *Notes démographiques sur Saint-Antonin*, Bulletin de la Société des Amis du vieux Saint-Antonin, Saint-Antonin, 1954.
- CAVAILLES (H.): *La route française*, Paris, 1946.
- DONAT: *Une société politique et littéraire à Saint-Antonin au XVIIIe siècle*, Montauban, 1910.
- DONAT: *L'instruction publique à Saint-Antonin aux XVIe et XVIIe siècles*, 1912.
- DONAT: *Quelques conditions de la vie dans une ville de province aux XVIIe et XVIIIe 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 XVIIIe siècle*, 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 XVIIe siècle*, Paris, 1971.
- GRANIER (R.) : *La forêt de la Grésigne des origines au milieu du XVIIe 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.
- KÉJLMANN (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.) : *Ségallas, lévezous, châtaigneraies*, 1931.
- MONTEIL (A.) : *Description du département de l'Aveyron*, Rodez, An X.

MORICE (J.) : *La demande d'automobiles en France*, Paris, 1957.

OURSSEL (R.) : *Pèlerins du Moyen-Age*, Paris, 1978.

PORTAL (CH.) : *Le département du Tarn au XIXe 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*, Stanford, 1976.

YOUNG (A.) : *Voyages en France en 1787, 1788 et 1789, Journal de voyage*, Paris, 1931.

ZELDIN (TH) : *Histoire des passions françaises*, Paris, 1978.