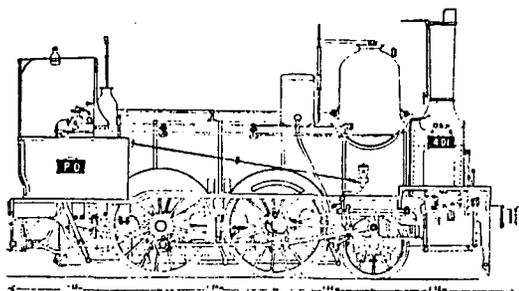


2ème PARTIE

L'IRRUPTION DU CHEMIN DE FER



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

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

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

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

---

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

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

Et justement, une des choses qui nous semble étonner le plus souvent les Saint-Antoninois c'est la dimension des ouvrages de cette ligne (partout prévus pour recevoir deux voies) surprenante eu égard à son destin pitoyable. Beaucoup y voient le signe d'une volonté ou d'un projet stratégique. Lewis Carroll dirait peut-être: " la stratégie c'est ce qui reste quand on a démonté les rails " . Pour une part, cette croyance nous semble en effet relever d'un humour assez cocasse qui renvoie à nos supposés " stratèges ", au delà de la pompe et de l'emphase de leurs ouvrages, le miroir de leurs échecs et de leurs velléités pesantes. Pour une autre part, cette qualification de " stratégique " attribuée au pouvoir politique (et économique) " maître d'ouvrage " une volonté cohérente, un plan d'ensemble dont la ligne (et jusqu'à son échec) serait la trace visible. Les archives que nous avons pu consulter donnent à voir une vérité qui paraît aux antipodes d'un plan stratégique. La ligne de Saint-Antonin, au contraire, a été le produit d'une conjonction fragile et hasardeuse de projets et d'intérêts contradictoires, de coups de force, d'engagements

non tenus, de crocs-en-jambe, de volontés de puissances tour à tour velléitaires ou féroces et où l'intérêt local a compté à peu près pour rien. Une logique qui s'apparente davantage à celle d'une partie de poker qu'à un plan cohérent donc. C'est ce que nous allons nous efforcer de mettre en évidence.

#### UNE LOGIQUE ETRANGÈRE A L'INTÉRÊT LOCAL

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

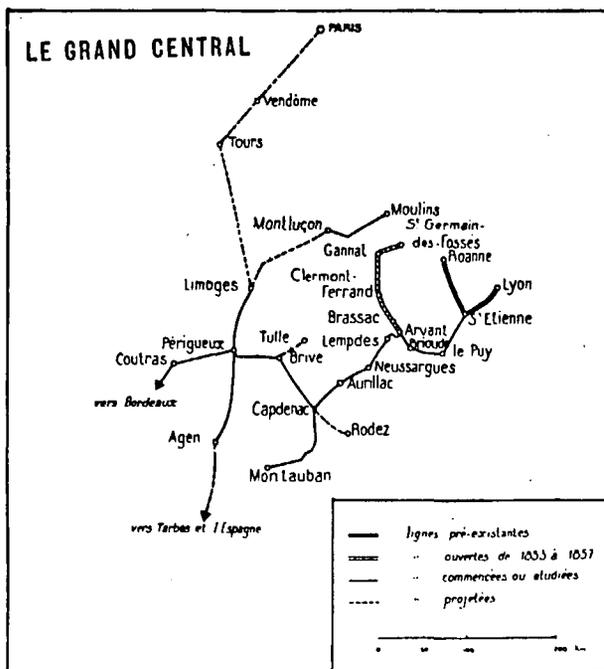
Le projet à long terme des promoteurs du Grand Central comporte à la fois une grande radiale qui, venant de Paris, traverserait les hautes terres du Massif Central (par Clermont) pour se raccorder à la ligne du Midi à Montauban (via Capdenac et Saint-Antonin), et des transversales (Lyon-Bordeaux et Lyon-Périgueux-La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

L'idée semble en partie anglaise puisqu'au moment de la première concession de la ligne <sup>de</sup> Montauban au Lot (1853), on rencontre quatre concessionnaires anglais (trois banquiers et Hutchinson, président du Stock Exchange de Londres) sur un total de huit. Côté français, outre le duc de Morny, qui a des intérêts à Clermont (et

qui sera plus tard à la tête du gouvernement) et à Aubin, les concessionnaires sont des membres du corps législatif et des hommes d'affaires qui ont la haute main sur le bassin d'Aubin.

Malgré le climat " libéral " (en affaires!) et libre-échangiste qui prévaut alors, cette origine anglaise vaudra quelques déboires au Grand Central (1). Lorsque ses statuts sont examinés par le Conseil d'Etat, l'appellation de " Cie du Grand Central de France " est d'abord refusée et il faudra que de Morny fasse valoir que les actions sont déjà imprimées sous ce titre pour qu'elle soit finalement acceptée.

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



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

En ce sens, le Grand Central est une opération spéculative assez classique. Sur le plan financier, elle fait appel exclusivement à l'épargne privée, ce qui la distingue des autres compagnies, très généralement subventionnées (1), pour une partie de leurs investissements.

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

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

Quant à la ligne du Lot à Montauban, sa conception semble relever moins d'une préoccupation de desserte locale (de Morny écrit dans une lettre: "... nous ne passerons pas par Figeac, nous n'y trouverions rien..." (2)) que du modèle des lignes d'évacuation minières et sidérurgiques caractéristiques des premières entreprises de chemin de fer (3). D'ailleurs, on ne trouve quasiment pas trace, dans les archives de la compagnie, d'enquêtes ou de prévisions de trafic pour les localités traversées par la ligne.

(1). La loi cadre de 1842 qui régit alors le chemin de fer, a posé pour principe que les grands travaux d'infrastructure non rentables seraient à la charge de l'Etat tandis que la pose des rails, la fourniture du matériel, l'exploitation et la sécurité seraient concédées à la grande bourgeoisie d'affaires organisée en compagnies, par des baux de 99 ans.

(2). Archives nationales: lettres de la direction du Grand Central au Ministre des Travaux Publics.

(3). Modèle qui est encore assez répandu dans le Tiers Monde.

Un seul rapport, cité par le Courrier de Tarn et Garonne nous est connu: " 25 voitures ou diligences partent tous les jours de Montauban pour divers lieux du département ou pour les villes avoisinantes. 545 voyageurs empruntent ces voitures dont 97 partent de Montauban." (1). L'indigence du trafic qu'il signale serait d'ailleurs plutôt de nature à décourager les promoteurs ! A propos du Grand Central, et de la même période, R. Caralp-Landon note également que " l'absence d'enquêtes approfondies auprès des populations est une preuve de l'indifférence vis à vis de la desserte locale." (2).

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

Dès que l'annonce de la concession du tracé est connue à Albi, une campagne de presse s'y déclenche pour réclamer son détournement par Carmaux et Albi, via Toulouse par le sud du Massif de la Grésigne (3). Dans une optique de développement régional, le projet était d'autant moins absurde qu'il évitait à la ligne les difficultés considérables des gorges de l'Aveyron. L'ingénieur de la compagnie du Grand Central répond à ses détracteurs albigeois: " Vous savez comme moi que j'avais pour mission de tracer aux produits minéraux du bassin houiller de l'Aveyron et des grandes usines de Decazeville et d'Aubin, la voie la plus courte pour atteindre la vallée de la Garonne en un point qui leur permet de paraître avec un égal avantage sur les marchés de Toulouse, d'Agen et de Bordeaux..." (4). Inquiets de cette offensive, les édiles de

(1). Courrier de Tarn et Garonne du 8-4-1852.

(2). R. Caralp-Landon: "Les chemins de fer dans le Massif Central", Paris, 1959.

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

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

Montauban pétitionnent à leur tour et offrent à la compagnie un terrain de huit hectares sur lequel sera construite, plus tard, la gare de Villenouvelle ( celle de Villebourdon appartenant à la compagnie du Midi ). Il est clair que l'argument du " chemin le plus court " est assez spécieux et que l'objectif essentiel du Grand Central, dans ce conflit de tracé, est d'offrir un avantage commercial au bassin d'Aubin. Avantage qui n'est d'ailleurs pas mince (bien que temporaire). A l'époque, il n'est, en effet, pas rare que le transport par voie de terre double le prix du charbon ou des produits sidérurgiques.

#### CONSTRUCTION DE LA LIGNE ET CAPITALISME SAUVAGE

La construction de la ligne du Lot à Montauban est entreprise avec une célérité assez remarquable. Fin décembre 1853, les travaux sont adjugés à un seul entrepreneur (Lacroix) pour un montant de 165.000 francs par kilomètre (1) " *pour l'acquisition des terrains, la réalisation des travaux d'art et de terrassement pour deux voies et la pose d'une voie*". Cette adjudication porte la trace d'une " indélicatesse " de taille, puisque six mois plus tôt la compagnie, pour obtenir une augmentation de 28% de son capital social (porté à 90 millions) s'est engagée à poser deux voies et des rails de 45 à 50 kgs/mètre. Les rails commandés dans le cadre de l'adjudication pèsent 37,5 kgs/mètre et la pose de la deuxième voie a été, entretemps, oubliée! Le traité passé entre Lacroix et la compagnie stipule que les travaux devront être finis le 1er avril 1856 (ce qui fait à peu près deux années pour construire 141 kilomètres de ligne).

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

---

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

spécialisation industrielle et minière de la ligne.

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

Sous la férule de cet homme, l'exécution des travaux et la vie des chantiers semblent prendre une tournure très " Far-West". Partout sur le tracé (1), des plaintes s'élèvent pour occupations de terrains sans autorisation, pour destruction de chemins et l'exécution des travaux attend rarement les arrêtés et autorisations préfectorales requises. Ce capitalisme " sauvage " est, au demeurant, assez largement soutenu par l'autorité préfectorale qui pratique assez couramment le double langage. Quand des conflits locaux surgissent, le Préfet prend le plus souvent le parti de diligenter les choses et de couvrir les intérêts de la compagnie (les Maires sont alors nommés par le pouvoir politique) se réservant de se plaindre auprès du Ministre des exactions qui font l'objet des plaintes les plus graves.

Dans une lettre du 14 avril 1854, les administrateurs de la compagnie, sommés de s'expliquer sur ce climat, répondent dans les termes suivants : " ... *aux abords de Najac, nous avons 3 ou 4 souterrains successifs où on a fait des reconnaissances de terrain par des sondages. Il suffirait de quelques ouvriers seulement: les habitants du bourg sont venus en masse et s'emparant (sic) des brouettes de l'entrepreneur, ils se sont mis au travail, ne réclamant que 0,30 francs par jour, tant leur misère est grande. Nous avons donné des ordres pour qu'on n'en abusât pas et l'entrepreneur, lui-même, est allé au devant de nos intentions . Mais enfin, on occupe ces ouvriers tant bien que mal dans des escarpements de rochers ... persuadés que dans l'intérêt de ces malheureux, vous voudrez bien non pas autoriser mais laisser continuer une ébauche de travail pour lequel la compagnie garde toute sa responsabilité ...*".

---

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

Même son de cloche dans une lettre de novembre de la même année: "...*procurer du travail aux habitants nécessiteux des localités traversées par le chemin de fer... Il est vrai que l'entrepreneur a (aussi) voulu profiter des basses eaux actuelles pour fonder quelques ponts non encore approuvés mais il l'a fait à ses risques et périls et malgré nous...*".(1)

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

Mais très vite, le zèle de l'entrepreneur et de la compagnie va être contrarié par la pénurie de rails qui sévit, alors, partout en France. Decazeville fournit toute sa production à la compagnie du Midi et Aubin, dont les installations paraissent vétustes, n'arrive pas à honorer ses commandes. Le grand Central prête plusieurs millions à Aubin pour moderniser ses installations, adresse des demandes pressantes d'autorisations, au ministère, pour importer 10.000 tonnes de rails anglais, menace de suspendre les travaux pour protester des lenteurs de l'administration à lui répondre (2) et finalement achète l'ensemble du domaine industriel et minier d'Aubin (y compris Bruniquel) pour assurer la sécurité de ses approvisionnements (3).

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

(1). Archives nationales: lettre des administrateurs au Ministre des Travaux Publics.

(2). Il faudra plus de neuf mois pour que l'autorisation soit accordée.

(3). Dans le même temps, la compagnie échoue à acquérir Decazeville dont le capital semble lié à celui de compagnies concurrentes du Grand Central.

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

#### DIFFICULTES ET DISSOLUTION DU " GRAND CENTRAL "

Le départ de Lacroix coïncide avec une montée des périls sur les projets du Grand Central. Certes, la compagnie a pu, en 1854, se donner un débouché vers Lyon en rachetant les Chemins de fer du Rhône à la Loire (Lyon-St Etienne-Roanne) (1). Mais ce succès a inquiété vivement la compagnie P.L.M qui redoute une concurrence sur ses marges. En 1855, le Grand Central échoue à obtenir la concession du Chemin de Fer du Bourbonnais (Paris-Lyon par Roanne, tracé qui évite le détour de Dijon) qui aurait pu lui fournir un accès à Paris. Dès lors, le risque financier qu'a pris le Grand Central, en finançant lui-même ses infrastructures, se révèle un pari risqué. La compagnie a de plus en plus de mal à financer ses investissements, d'autant qu'aux yeux de beaucoup, le bénéfice d'exploitation d'un réseau morcelé paraît aléatoire, les actions en bourse fléchissent. De Morny qui devient Président du Corps Législatif se retire progressivement et semble conseiller une absorption par la compagnie d'Orléans. Un accord en ce sens aboutit rapidement, en 1856, entre la compagnie du Grand Central et Orléans.

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

---

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

du P.L.M, du réseau et des projets du Grand Central, en échange d'une garantie d'Etat désormais accordée aux emprunts des deux compagnies.

Quand, en 1857, la ligne de Montauban au Lot est finalement reprise par la compagnie d'Orléans, elle est presque achevée et fait l'admiration des dirigeants qui visitent ses chantiers : " *Les travaux de cette section ont été conduits d'une manière remarquable. Le tracé par la vallée de l'Aveyron a entraîné de grandes dépenses dont on aurait pu éviter une partie en adoptant une autre direction. Il y a 21 ponts sur l'Aveyron et 26 tunnels. Il est juste pourtant de dire que les pentes de la vallée sont très douces et permettront une exploitation moins coûteuse. Decazeville demande une station de voyageurs (1) ... il y a lieu d'accueillir cette demande en supprimant la station bien moins importante de Viviez. Il y aurait aussi sur le parcours plusieurs stations à supprimer (déjà!)...*" (2).

La ligne est à peine achevée que déjà se profilent les signes annonciateurs de son déclin. La restructuration des grands réseaux dont le démantèlement du Grand Central est l'occasion, va privilégier désormais les grandes radiales dont Paris sera le point de départ obligé. Le partage entre P.O et P.L.M signifie aussi l'abandon de la radiale Lyon-Bordeaux (3) projetée par le Grand Central et il est également significatif que la seule compagnie transversale (compagnie du Midi) subsistante ait été écartée des négociations sur le partage. En ce sens, l'échec du Grand Central c'est aussi l'échec d'une tentative hétérodoxe de conjuguer Central (qui veut dire aussi Massif Central) non pas avec centralité mais avec transversalité. Un échec donc qui n'a pas fini de peser sur le contexte régional où s'inscrit le devenir de Saint-Antonin.

---

(1). Comme Decazeville n'était pas dans sa mouvance industrielle et ne lui livrait pas de rails, la compagnie du Grand Central avait refusé (on avait mis des conditions très onéreuses à...) une gare de voyageurs à Decazeville.

(2). Rapport de Thirion, Directeur de la compagnie d'Orléans au Conseil de la compagnie. Novembre 1857. Archives nationales.

(3). Dont la ligne du Lot à Montauban était un des éléments.

IMPACT DES TRAVAUX A SAINT-ANTONIN

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

En mai 1855, le Courrier de Tarn et Garonne parle de "*575 ouvriers employés, en ce moment, aux travaux du chemin de fer dans le canton de Saint-Antonin*" et un mois plus tard, le chiffre s'élève à 848. Certes, sur ce total, tous ne sont pas étrangers au pays. Nous avons vu qu'à Najac la population locale participe, de façon importante, aux travaux. Il en est de même à Saint-Antonin où l'attrait des salaires des chantiers (souvent de 2,50 F à 3 F, par jour, pour les terrassiers) est sans doute vif dans une population laborieuse mal rémunérée et chroniquement sous employée.

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

Mais l'essentiel de la main d'oeuvre la plus qualifiée est une population essentiellement nomade qui a travaillé sur d'autres chantiers, sans doute marquée par le compagnonnage, et qui se déplace au fur et à mesure des ouvertures de tracés. On trouve également trace de déplacements importants de main d'oeuvre peu qualifiée. En avril 1855, par exemple, le Courrier de Tarn et Garonne écrit: "*Cent ouvriers belges, enfants et jeunes filles, viennent d'arriver dans nos contrées dans l'espoir de prendre part aux travaux de terrassements du chemin de fer, section de Montréoux à Montauban.*". Population nomade mais relativement organisée (une caisse de secours mutuel fonctionne sur la ligne, ce qui est encore assez rare), bien informée des conditions de travail et de salaire des autres chantiers, prompte à déguerpir si des opportunités plus avantageuses se font jour. Population éminemment suspecte aux yeux de l'autorité. En 1854, le Conseil Municipal de Saint-Antonin souhaite " ... que la brigade de Saint-Antonin soit si nombreuse que possible pendant la construction du chemin de fer ..." (une brigade à cheval plus une brigade à pied soit un renfort d'une brigade) "... vu le grand nombre d'ouvriers travaillant sur les divers chantiers ... la plupart étrangers à la localité, quelques uns condamnés libérés ... exigera une surveillance active ..." (1). Mais le Conseil se ravisera quand le Préfet proposera de mettre à la charge de la commune, l'hébergement de ce renfort. En 1856, le Préfet du Tarn et Garonne écrit au commissaire de Police de Saint-Antonin: "...je vous recommande de surveiller avec soin et beaucoup de prudence les ouvriers du chemin de fer. Vous devrez vous assurer que tous ceux qui arrivent sont munis de papiers réguliers et vous tiendrez note de leur nationalité." (2). En outre, le commissaire de Police est assiégé de demandes de surveillance individuelles: suspects politiques (un chef de chantier par exemple), condamnés libérés au régime de " haute surveillance ", déserteurs espagnols autorisés à travailler au chemin de fer.

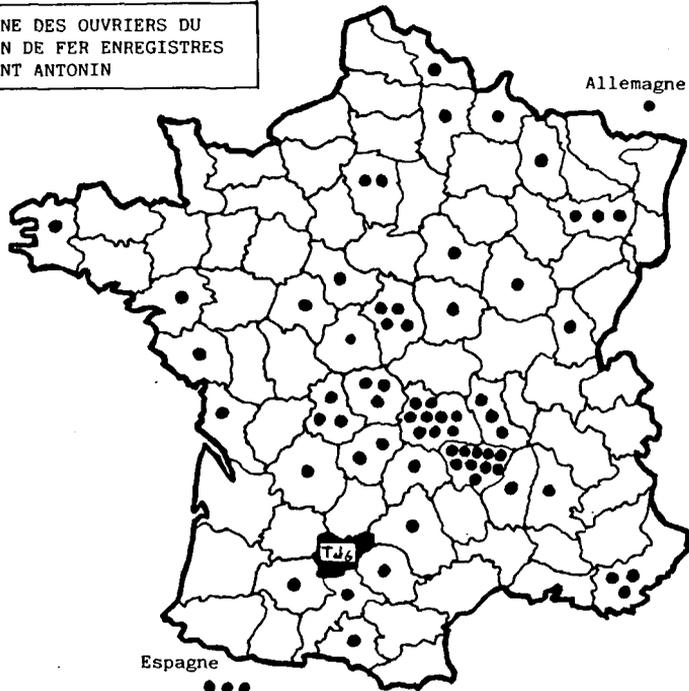
---

(1). Arch. Mun. St A. ; Reg. Corr. : 22-8-1854.

(2). Arch. Mun. St A.

Cette vigilance policière nous vaut d'avoir une idée partielle de la provenance de ces ouvriers puisque le registre des passeports pour l'intérieur, tenu au cours de cette période par le Commissaire de Police, a été conservé aux archives de la ville (1)

ORIGINE DES OUVRIERS DU  
CHEMIN DE FER ENREGISTRES  
A SAINT ANTONIN



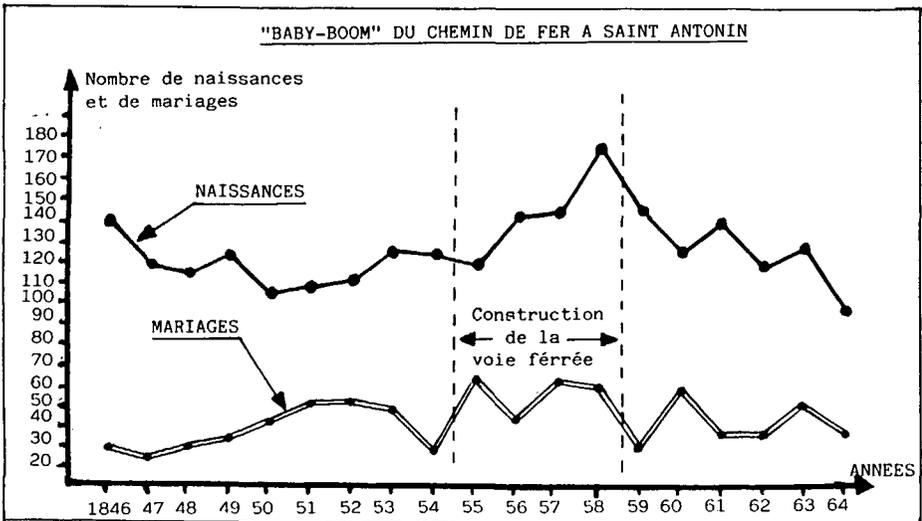
La majorité d'entre eux vient du Massif Central (surtout Haute Loire et Puy de Dôme mais aussi Creuse, Loire, Ardèche, Haute Vienne, Corrèze). Ils sont encore nombreux à venir de départements ou de pays plus lointains (Alpes Maritimes, Espagne, Cher, Vosges, Paris) et d'autres, moins nombreux, viennent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

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

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

Cette augmentation est essentiellement due à une forte croissance des mariages exogènes (où un des conjoints n'est pas natif de Saint-Antonin) : pour les mêmes périodes, la proportion de mariages entre natifs de Saint-Antonin passe de 60% à 40 % du total (1).

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



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

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

Mais tout n'est pas rose dans ce bilan et les accidents de travail sont nombreux sur ces chantiers à la technique et à l'outillage rudimentaires. La longueur et le rythme des journées de travail (10 heures par jour semblent le minimum), la hâte des entrepreneurs, l'alcoolisme qui paraît répandu sur les chantiers, augmentent les risques physiques et concourent sans doute à la poussée de la mortalité qui est remarquable dans toutes les communes traversées par la voie . En 1856, deux forts éboulements de roches font six morts entre Najac et Monteils, en avril 1857, un autre éboulement fait 17 morts près d'Aubin. Raymond Granier a dénombré, dans les registres de décès de Laguëpie, 14 ouvriers des chantiers étrangers à la commune et 11 à Varen. A Saint-Antonin, on en dénombre 36 (2) et le problème a une dimension suffisante pour que les "dames de St Maur", en 1855, "ouvrent à Saint-Antonin, dans leur hospice, une salle spéciale pour les blessés du chemin de fer" .

Les conditions d'indemnisations sont l'objet de litiges fréquents malgré l'existence d'un fonds de secours mutuel, organisé par les ouvriers. En 1855, le Maire de Saint-Antonin demande au Préfet "une indemnité de route et des moyens de transport pour qu'un ouvrier du chemin de fer, originaire de Limoges, rentre chez lui, à la suite d'un accident de travail ... il a reçu une forte contusion à la cuisse droite, par la chute d'une grosse pierre ... cette blessure est en voie de guérison mais il ne pourra pas se livrer au travail de longtemps ... l'entrepreneur l'a fait soigner, à ses frais, pendant quelques temps et il vient de lui signifier qu'il ne peut plus rien faire pour lui. Ce terrassier âgé de 56 ans désirerait se rendre dans son foyer où il trouvera des moyens d'existence" (3).

(2). Tous ne sont peut-être pas morts d'accidents.

(3). Arch. Mun. St A.; Reg. Corr.: 5-12-1855.

Même demande pour un ouvrier mineur qui a perdu la vue alors qu'il chargeait une mine sur le chantier: " .... depuis cette époque (mai 1857), ce garçon n'a pu travailler. Il est resté quelques temps à l'hospice de cette ville, aux frais de la compagnie qui au sortir de cet établissement lui a offert 1.000 F d'indemnité et de le faire conduire chez lui, dans le département du Fuy de Dôme, gratis. Les offres ayant été refusées, il s'en est suivi un procès qu'il a perdu en première instance et en cour d'appel... son frère l'a entretenu au moyen du produit de son travail...mais le travail manquant...il est forcé de quitter Saint-Antonin pour aller en chercher ailleurs. Il voudrait ramener son frère à la maison paternelle mais les moyens pécuniaires lui manquent. Il désire-rait un passeport gratuit pour aller à Issoire, département du Fuy de Dôme, avec l'indemnité accordée aux voyageurs indigents pour son frère et pour lui. Il ne peut même pas faire ce trajet à pied, à l'aveugle, ce qui les forcera à prendre des voitures publiques. Il ne pourra donc se faire payer à chaque étape. Il ne pourrait se faire payer qu'à Villefranche, Aurillac, Mauriac et Latour, sa destination. La distance à parcourir comprend 10 étapes, ce qui suppose 10 F par individu, à quoi il faudrait ajouter au moins 50 F pour les moyens de transport..." (1).

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

Ainsi des achats de terrains pour le site de la voie: Ils représentent en volume, d'après les évaluations que nous avons pu faire, environ trois fois le budget annuel de la commune. Somme considérable à une période où, sous la pression de la surpopulation des campagnes, la terre est très chère à Saint-Antonin (2) et les transactions sans doute assez rares.

---

(1). Arch. Mun. St A.; Reg. Corr.:17-8-1858. A la fin des chantiers, la compagnie propose souvent à titre d'indemnité aux ouvriers blessés, un poste de garde-barrières.

(2). C'est la période où elle atteindra sans doute son maximum. Cf. le chapitre sur la décadence de la rente foncière.

EXPROPRIATIONS POUR CAUSE D'UTILITE PUBLIQUE. (terrains pour le Chemin de Fer) d'août 1856 (1) sur la commune de St Antonin	
Surface totale expropriée: 440 ares.	Offres de la Cie pour différents types de terrains.
Nombre de propriétaires: 63	Terres: 40 à 60 F/are
Offre totale de la compagnie : 24.800 F	Prés: 80 F/are
Prix moyen des terrains : 56 F/are.	Vignes: 40 à 80 F/are
	Jardins: 80 à 200 F/are
	Chenevières: 70 à 80 F/are
	Bois: 10 F/are

EVALUATION DU COUT DE LA CONSTRUCTION DE LA VOIE FERREE DANS LA COMMUNE DE SAINT-ANTONIN (environ 13 kilomètres).	
Coût total (adjudication des travaux) (2) 165.000 F/Km 13.....	2.145.000 F (3)
Dont achat des terrains à St Antonin (4), environ 22 ha, au prix moyen de 5.000 F l'hectare.....	110.000 F (5 % du total)
Dont achat des rails: environ 1.000 tonnes à 280 F/tonne.....	280.000 F (13 % du total)
Salaires, bénéfiques de l'entrepreneur, fournitures diverses.....	1.754.200 F (82 % du total)
Don pour les pauvres de St Antonin (à l'inauguration).....	800 F (0,0004 % du total)

(1). Il s'agit d'une expropriation partielle qui complète les achats amiables effectués précédemment par l'entrepreneur. Ces données ont été calculées d'après le tableau des offres faites par la compagnie, conservé aux archives de la commune.

(2). Non compris les frais généraux de la Cie: les frais financiers, les dividendes des actionnaires, l'achat du matériel roulant, les salaires du personnel technique de la Cie sur le tracé, pendant les chantiers et sous réserve de dépassements éventuels.

(3). A titre de comparaison, le budget de la ville de Saint-Antonin, à cette époque, est d'environ 30.000 F par an.

(4). Non compris les honoraires des notaires, huissiers, avocats et les frais d'enregistrement.

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

En 1855, par exemple, les ouvriers du chemin de fer travaillent sur un terrain communal, sis en face de Cazals, et dont le principe et les modalités de rachat n'ont pas encore été discutés avec la commune. Le Maire envoie le garde champêtre *" inviter ces ouvriers et leur chef à porter leur travail ailleurs et à ne pas violer ainsi, contre la volonté de l'autorité municipale, les droits de propriété de la commune "*. Ils n'obtempèrent pas et le Maire écrit alors au Préfet: *" Je ne sais plus, Monsieur le Préfet, à quel moyen recourir pour empêcher la violation des propriétés de la commune. Ces messieurs du chemin de fer entrent partout et violent toutes les propriétés sans avoir d'égard à aucune opposition. Ils ont détruit plusieurs chemins publics dont je ne puis obtenir le rétablissement. Ils vont très prochainement pousser leurs travaux jusque sur les canaux qui alimentent la fontaine de la ville, dite de Bouteillou, et sur la fontaine elle-même. Par suite de ces travaux, les canaux seront rompus et la ville de Saint-Antonin se trouvera privée de la meilleure des fontaines par le mépris qu'ils font de mes observations et de mes défenses. ... "* (1).

---

(1). Arch. Mun. St A. ; Reg. Corr.: 29-8-1855.

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

Un peu plus tard, nouveau conflit (dont nous ne savons pas l'issue) à propos de la construction des latrines de la gare, près de la même fontaine. Le Maire écrit au chef de division du chemin de fer : " *Je serais forcé, quoiqu'à regret, de m'opposer à la continuation des travaux pour ne pas laisser peser sur moi la responsabilité si grande d'avoir, tacitement, donné mon adhésion à une entreprise qui serait de nature à soulever la population entière, en se voyant privée de la meilleure et presque de l'unique source qu'elle possède pour son usage journalier.*"(1).

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

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

---

(1). Arch. Mun. St A. ; Reg. Corr.: 11-6-1858.

tard, la commune de Saint-Antonin qui veut tracer un chemin vicinal rachète au même Prunet une parcelle du même terrain, au prix de 30 F l'are plus une indemnité de dépréciation de 8 F l'are.

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

Le chemin de fer semble alors mobiliser toutes les énergies et le plein emploi, par exception, est le lot de la commune. En 1857, dans une correspondance, le Maire explique qu'on ne trouve pas d'adjudicataire pour l'éclairage de la gare " à cause du peu d'importance du bail, de la cherté des huiles et des grands travaux du chemin de fer qui occupent tous les bras ". Même écho dans une autre correspondance: "... notre comice possède en ce moment un seul instrument aratoire appelé "dombasle" que nous avons emprunté dans le but de propager dans le pays, à une époque surtout où les bras nous manquent à cause des travaux du chemin de fer. Nous sentons le besoin de remplacer, autant que possible, la bêche qui s'est à peu près reposée cette année..." (1).

Cette tension sur l'emploi semble donc génératrice de

---

(1). Arch. Mun. St A.; Reg. Corr.: 28-6-1858

modernisations de l'agriculture. Elle fait aussi reculer l'indigence: les demandes de chantiers de charité sur les routes cessent pendant la durée des travaux et la commune réclame une diminution des centimes additionnels et des journées de prestation pour les routes et les chemins.

Même les fonctionnaires municipaux bénéficient de ce nouveau climat. En 1857, la municipalité décide qu' *"il y a lieu d'allouer à l'instituteur, un supplément de traitement afin d'élever son revenu à un minimum de 600 F"* (par an, son traitement antérieur était de 200 F!) (1). La même année, le traitement annuel du Commissaire de Police (déjà augmenté l'année précédente) passe de 600 à 800 F. A titre de comparaison, les traitements annuels du personnel permanent de la compagnie sur les chantiers (2) sont de: 1.600 F pour un piqueur (c'est un ouvrier qualifié), 2.400 F pour un piqueur principal (l'équivalent d'un contremaître), 2.400 F pour un conducteur de travaux, 3.200 F pour un chef de section, et le traitement de Krantz, ingénieur en chef du Grand Central, est de 24.000 F soit presque les 2/3 du budget de la ville de Saint-Antonin!

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

---

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

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

de boissons non autorisés ne sont pas rares non plus.

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

Cette flambée monétaire fait aussi monter les prix. Celui du pain notamment. Ainsi le boulanger de Varen *"... faisait du pain qui à Montauban eut été considéré comme du pain seconde, mais il le vendait selon la taxe du pain première, par une tolérance admise sur tous les chantiers, cette tolérance est justifiée par des faux frais exceptionnels qu'il avait à supporter, ainsi il avait à faire transporter sur les lieux, les miches de pain et en outre, il avait un entrepositaire ou commissionnaire auquel il faisait une remise de 5 %..."*. (1)

Mêmes pratiques, à Saint-Antonin, où deux boulangers sont cités devant le tribunal de simple police pour défaut d'approvisionnement en pain de deuxième qualité: *"Out les dits Durios et Joany... depuis les grands travaux du chemin de fer et la chute des denrées, on préfère le pain de première qualité, qu'une fournée de pain bis demeure autant à être consommée que dix fournées de pain blanc, que les entrepreneurs leur prennent journellement des charretées de pain et que parmi cette qualité il n'y a pas un kilo de pain bis ... considérant que dans les circonstances actuelles, le pain bis n'est pas le pain le plus usuellement consommé...relaxons les dits Durios et Joany . "*(2)

---

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

(2). Arch. Mun. St A. ; archives de la Justice de Paix.

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

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

En 1858, la première machine à vapeur (non mobile) est installée à Saint-Antonin: elle servira à alimenter en eau, la gare et ses installations. Le 17 avril 1858, la compagnie d'Orléans passe un traité avec Mr Soulié , entrepreneur de transport, à Saint-Antonin: *"pour l'établissement d'un service régulier de correspondance entre la station de Saint-Antonin et la ville de Caylus, affecté au transport des voyageurs et de leurs bagages ainsi que des articles de messagerie, finances et valeurs, en provenance ou à destination du chemin de fer ... l'entrepreneur ne pourra percevoir par voyageur, y compris 30 kgs de bagages franco, plus de 1,25 F. Exceptionnellement, les voyageurs, en provenance de Montauban et vice-versa, pris ou amenés à la station de Saint-Antonin, ne devront payer dans les voitures de Mr Soulié que 0,75 F par place et la compagnie tiendra compte au dit entrepreneur, pour chacun de ces dits voyages, d'une subvention de 0,50 F."*

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

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

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

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

## 1. UNE INAUGURATION SANS TAMBOURS NI TROMPETTES.

Le 30 août 1858, la voie ferrée " de la rivière du Lot à Montauban" est ouverte au service commercial sur une distance de 167 kilomètres entre Saint-Christophe (1) et Montauban. A Saint-Antonin, c'est jour de foire. "... Nous avons eu hier une foire fort belle .. .. Le chemin de fer de Montauban à Saint-Christophe, ouvert depuis le matin seulement, nous avait amené de tous les points de la ligne un grand nombre de cultivateurs et aussi beaucoup de curieux qui, pour la première fois se sont donné le plaisir de monter en wagons ..." écrit, le lendemain, le correspondant à Saint-Antonin du Courrier de Tarn et Garonne (2). La tradition orale rapporte que les populations des hameaux voisins de la ligne se déplacèrent en masse pour voir passer les premières machines et les vieux disaient: " es Lou diables infernal ..." (3). A Villefranche, on vient voir la "biesto negro".

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

La compagnie ne paraît avoir oublié qu'une chose, chose capitale, il est vrai: je veux parler de l'organisation de trains de plaisir à prix réduits qui mettraient les classes les moins aisées des populations du Tarn et Garonne et de l'Aveyron en mesure de visiter cette admirable ligne de fer, que l'on peut regarder, à juste titre comme une des merveilles de l'industrie. ..." (4)

A Saint-Antonin, huit cent francs (c'est l'équivalent du

---

(1). La jonction avec Rodez sera mise en service deux années plus tard.

(2). Courrier de Tarn et Garonne du 2-9-1858. ...

(3). Témoignage recueilli par R. Granier auprès d'une vieille femme de Verfeil.

(4). Courrier de Tarn et Garonne du 23-9-1858.

traitement annuel du Commissaire de Police) sont donc distribués, ce jour là, aux pauvres de la commune à la discrétion de l'autorité municipale et du curé de la paroisse. Mais de liesse point: une inauguration sans tambours ni trompettes qui étonne. " ... *On regrettera certainement qu'aucune fête ne signale cette inauguration: mais l'administration des chemins de fer d'Orléans paraît être dans l'habitude de ne marquer l'ouverture des divers tronçons (celui-là fait quand même 167 kilomètres!) qu'elle livre successivement, que par des dons charitables aux diverses localités traversées par ses rails...*" (1). L'habitude dont se prévaut la compagnie pour justifier cette discrétion fait un peu figure d'alibi. Ailleurs les ouvertures sont l'occasion de réjouissances. En 1862, par exemple, l'inauguration du tronçon Brive-Capdenac donne lieu à de grandes fêtes à Figeac. Cette discrétion est peut-être à interpréter comme un aveu et une prémonition. Aveu que cette ligne a été construite dans une logique largement étrangère aux préoccupations de desserte locale et de constitution d'un réseau: elle a été conçue pour l'essentiel comme une ligne d'évacuation minière et doit fournir un débouché aux produits d'Aubin et de Decazeville. Prémonition peut-être aussi des déboires économiques à venir. C'est en effet quelque peu forcée par l'Etat que la compagnie d'Orléans a repris cette ligne entreprise par la compagnie du Grand Central et sa rentabilité lui paraît peut-être, déjà, quelque peu douteuse.

## 2 JUNE OUVERTURE DE L'ESPACE TRES RELATIVE.

Le voyageur qui, fin août 1858 et les années qui suivront, désirait se rendre à Paris pouvait s'embarquer en gare de Saint-Antonin le matin vers 7h . Il arrivait à 8h58 à Montauban, pour en repartir à 9h20 par l'omnibus de Bordeaux, qui le menait à destination le soir vers 5h46. Après une nuit passée dans cette ville, il prenait place, à 9h40 dans l'omnibus de Paris où ils parvenait le lendemain matin à 4h51. La durée totale du voyage était de près de 46 heures dont 30 heures de trajet. Cette durée pouvait être ramenée à 25 heures si le voyageur partait de

---

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

JOURNAL D'UN VOYAGE DE ST ANTONIN A TULLE EN 1843 (1)

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

COMPTES DU VOYAGE

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

( Suite au verso )

(1). Extrait d'archives privées qui nous ont été communiquées par une famille de St Antonin. Le voyageur qui a pris ces notes est sans doute un cadre administratif (conservateur des hypothèques) qui possède une maison de famille à St Antonin et y vient en villégiature assez souvent. Par ailleurs il est de culture et de confession protestante.

(2). Il s'agit vraisemblablement de pourboires.

COMPTES DU VOYAGE (SUITE)

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

COMMISSIONS A FAIRE A TULLE

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

Saint-Antonin au train du soir, couchait à Montauban et utilisait les express de Bordeaux et de Paris accessibles aux seuls voyageurs de 1ère classe (1). S'il allait à Toulouse en prenant le train du matin il n'avait pas de train pour rentrer chez lui dans la même journée. L'aller simple pour Paris coûtait 53 francs en 3ème classe (c'était le traitement mensuel d'un instituteur de Saint-Antonin), 70 francs en seconde et 97 francs en 1ère. C'était assurément un luxe qui n'était pas à portée de la bourse de plus de cinq ou six familles saint-antoninoises de cette époque.

Les notes et comptes de voyages scrupuleusement tenus par un Saint-Antoninois, en 1843, (voir hors texte ci-contre) permettent de comparer les conditions de voyage avant et après l'ouverture de la voie ferrée sur l'itinéraire Saint-Antonin-Brive. Tout d'abord, il faut attendre 1862 pour que la comparaison soit possible puisque c'est cette année là qu'est ouvert à la circulation le tronçon Capdenac-Brive qui rend Brive accessible par chemin de fer aux Saint-Antoninois. Parti à midi de Saint-Antonin et arrivé à Brive le lendemain matin à 6h30, le voyageur de 1843 avait mis 18h30 pour gagner Brive. Vingt ans plus tard, s'il emprunte le chemin de fer il ne met plus que 7h par le train le plus lent et 5h par le plus rapide pour effectuer le même voyage. Si l'on déduit du temps de voyage en diligence le temps de la correspondance à Caussade et les arrêts pour souper à Cahors et à Souillac, la durée du voyage de 1843 tombe à 9h30. Compte tenu de la différence de longueur des deux tracés ( 180 kilomètres par route, 154 kilomètres par la voie ferrée) on aboutit à une moyenne horaire respective de 18km/h pour le voyage en voiture attelée et de 30km/h pour le voyage en train. On voit que le gain est important mais pas vraiment considérable. Les notes du voyageur de 1843 mettent en évidence que ce sont surtout deux temporalités différentes du voyage qui s'opposent, un peu à la manière dont s'opposent aujourd'hui un voyage automobile sur autoroutes et un voyage automobile sur routes secondaires. L'une est rythmée de haltes, d'attentes, de transbordements, d'occupations qui en font un temps plein qui ne se réduit pas au déplacement mais demeure investi des contraintes, des rythmes et des opportunités de la vie hors-voyage. L'autre temporalité est davantage annon-

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

ciatrice des traits contemporains de l'espace du déplacement. Non pas seulement parce qu'elle est plus rapide mais encore parce qu'elle expulse du temps du voyage - moment de plus en plus vide et idéalement annulable - les points de repère, les changements de rythme et de vitesse de la vie quotidienne et du voyage non assujettis à la hâte d'arriver au but.

Quant au coût comparatif de ces deux voyages, il est respectivement de 18F50 en 1843 (uniquement le prix des voitures) et de 20F, 15F et 11F selon la classe choisie en 1862 (1). On s'aperçoit donc qu'il faudrait que notre voyageur emprunte la 3ème classe du chemin de fer - son rang ne l'y autorise sans doute pas - pour réaliser une économie significative par rapport au prix de son voyage en diligence. L'importance des frais de route occasionnés par le voyage en diligence tempère un peu ce constat mais là aussi ce sont deux temporalités différentes de la dépense qui s'opposent et ne se laissent pas aisément comparer.

### 3. UN CORPS ETRANGER.?

La nostalgie qui entoure tout ce qui touche au chemin de fer : aujourd'hui est un miroir déformant qui ne rend pas compte de façon satisfaisante de la façon dont les habitants de Saint-Antonin accueillirent la nouvelle voie ferrée. Il est probable que pour la plupart des Saint-Antoninois elle est restée pendant longtemps, malgré la fascination qu'elle exerça, un corps relativement étranger. Elle ne modifia que très lentement le rythme et l'étendue de leurs pérégrinations. Il faut imaginer qu'être riverain d'une voie ferrée n'avait pas beaucoup plus d'implications, au milieu du XIXème siècle, au plan de la mobilité quotidienne, que d'être, aujourd'hui, riverain d'une autoroute ou d'un aéroport. Pour la grande majorité des saint-antoninois un voyage à Montauban était, à cette époque, une aventure et beaucoup - surtout les femmes - ne l'avaient jamais fait. L'irruption du chemin de fer ne modifie pas radicalement ces données. Ses performances sont tout d'abord

---

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

modestes. Il fallait 2h , en 1858, pour parcourir la cinquantaine de kilomètres qui séparaient Saint-Antonin de Montauban alors que sur le même itinéraire une voiture attelée mettait 3 à 4h . Sur cette ligne où les investissements seront à peu de choses près nuls jusqu'à sa fermeture, les progrès en rapidité de l'exploitation seront d'ailleurs dérisoires. A la veille de la guerre de 14, il faut encore 1h30 pour faire le même trajet. Ce progrès est dû pour l'essentiel à la construction de la gare de Villeneuve qui, au milieu des années 60, a rapproché Montauban de Saint-Antonin ! Mais plus que toute autre chose c'est certainement leur prix qui contribua, pendant longtemps, à faire des voyages en chemin de fer un luxe exorbitant et exceptionnel pour la grande majorité des saint-antoninois. A l'ouverture de la ligne, un aller et retour en troisième classe pour Penne ou Laguëpie coûtait plus que le salaire de deux journées de travail d'un journalier agricole ou d'un manoeuvre du bâtiment. Un aller et retour pour Montauban coûtait 12 francs en première classe, 9 francs en seconde et 6 francs en troisième: pour beaucoup de Saint-Antoninois il fallait travailler une semaine pour réunir la somme nécessaire pour le prix de ce voyage en troisième classe. Aujourd'hui le salaire correspondant à un temps de travail équivalent (au smic) permet de faire un aller-retour Montauban-Bruxelles en chemin de fer ou l'aller-retour Paris-Toulouse en avion.

TARIF DU CHEMIN DE FER EN 1858			
Aller simple de Montauban (Villebourdon)			
	1ère cl.	2ème cl	3ème cl
à Saint-Etienne (15kms)	1,70	1,25	0,90
à Nègrepelisse (20kms)	2,25	1,70	1,25
à Montricoux (28kms)	3,15	2,35	1,70
à Bruniquel (34kms)	3,80	2,85	2,10
à Penne (41kms)	4,60	3,45	2,55
à Saint-Antonin (54kms)	6,05	4,55	3,55
à Laguëpie (75kms)	8,40	6,30	4,60
à Villefranche (102kms)	11,40	8,55	6,30

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

Quelques actes de vandalisme dont les archives ont gardé la mémoire mettent également en évidence que le chemin de fer affronte à Saint-Antonin, à ses débuts, une certaine hostilité. En 1861, par exemple, le Préfet écrit au Commissaire de Police de Saint-Antonin :

" ... Je suis informé que dans la soirée du 8 de ce mois deux pierres ont été lancées sur le train de chemin de fer se rendant de Rodez à Montauban entre les stations de Laguépie et Lexos et à trois kilomètres de cette dernière station. L'une des pierres a atteint la machine et l'autre brisé la glace d'un compartiment de deuxième classe occupé par le courrier. Pareil délit s'étant reproduit le 17 sur le train n°2, à quatre kilomètres environ de Saint-Antonin, où le mécanicien a été blessé à la tête par une des pierres lancées, je vous invite, Monsieur le Commissaire, à exercer une surveillance aussi active ..etc."(1)

A plusieurs reprises également des pierres sont déposées sur la voie. Ces actes signalent un climat d'hostilité mais il est difficile de dire si cette hostilité vise le moyen de transport en tant que tel ou si elle est liée aux litiges suscités par la construction de la voie et aux ressentiments qui en ont résulté.

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

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

Un indice des ressentiments qui alimente cette situation nous est fourni par les litiges qui opposent ces employés du chemin de fer aux habitants de la commune devant la Justice de Paix. En 1859, par

(1). Arch. Mun. St-Antonin: lettre du 19-8-1861.

exemple, une aubergiste saint-antoninoise apostrophe en ces termes, au cours d'une audience, un facteur de la Cie d'Orléans: " ...Qu'avez-vous à me regarder ? Je ne porte que des haillons, je ne porte pas crinoline, mais ces haillons m'appartiennent et ne doivent rien à personne. . . ..Et quoique je ne sois qu'une femme, je n'ai pas peur de vous . . ."(1)

Les incidents et les accidents assez nombreux qui émaillent les premières années de l'exploitation de la voie ferrée entretiennent probablement aussi un climat de méfiance . Moins d'un mois après l'ouverture de la ligne, un premier train déraile à Saint-Antonin: " *Le train des voyageurs parti de Saint-Christophe pour Montauban, mardi 28, à 8 heures 15 m. du matin, a éprouvé un retard d'environ 10 heures, près du poteau kilométrique n° 61, entre la station de Lexos et celle de Saint-Antonin. La rupture d'un rail a occasionné le déraillement de la machine et de trois wagons de marchandises qui la suivaient . Les wagons de voyageurs n'ont pas quitté la voie et pas un voyageur n'a éprouvé la plus légère atteinte; un conducteur serre-frein a été seul blessé dans le choc: tout fait espérer qu'il n'en résultera rien de grave. . .*"(2)

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

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

A la veille de la guerre de 14, il apparaît que le voyage en chemin de fer, même en troisième classe, même à courte distance, est encore pour la plupart des Saint-Antoninois, un luxe exorbitant, quelque chose de très rare qui ne fait pas vraiment partie de la vie quotidienne (sauf le spectacle des trains et de la gare). Le quotidien, c'est encore la marche à pied pour l'immense majorité. Jean Manié, dans ses mémoires, évoque le souvenir de tous les enterrements manqués dans sa famille: "Un an auparavant (vers 1900), le grand-père Petit était mort; manque d'argent pour le voyage, Jules n'avait pu se rendre à son enterrement. De même Mélie ne put se rendre à Cahors pour aller accompagner son mari. On l'appela à la mairie, on se contenta de lui donner un tablier et une jupe noire pour le deuil."(3). Dans la chronique qu'il

(1). Archives de la Justice de Paix; Arch. Mun. St-Antonin.

(2). Courrier de Tarn et Garonne du 30-9-1858.

(3). Le Récupéré. Ouvrage cité, p 43.

tient de ses pérégrinations de travail, il nous conte son départ pour une ferme près de Laguëpie, à 50 kilomètres, dit-il (il exagère un peu), de Saint-Antonin. Il y va à pied. Son premier voyage en train, en 1905, est une décision importante. Il a 18 ans; il décide d'aller chercher du travail à Decazeville. Il ne part pas à l'aventure: il en parle d'abord à ses proches et il écrit à son oncle, qui travaille déjà à Decazeville, lequel lui promet de l'aider. Il paie 5F son billet (pour environ 115 kms) et c'est une somme assez considérable pour lui qui ne gagnait que 20F par mois dans son dernier emploi d'ouvrier agricole (1). Sa narration du voyage montre à quel point il est peu familier de l'espace du chemin de fer même dans son environnement proche: *"Il fit un ballot de ses vêtements de travail, il en avait peu, mit son costume; à la gare, il prit un billet de chemin de fer pour Decazeville, cinq francs en troisième classe; c'était la première fois qu'il montait en chemin de fer. Il demandait à tous les voyageurs:*

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

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

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

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

*- Pour aller à Decazeville ? s'il vous plait.*

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

*Alors il avait compris. Que le voyage fut long ! Parti le matin à huit heures, à dix-neuf heures il arrivait à Capdenac, le train de Rodez partait tout de suite, il arriva à Viviez à sept heures un quart, à Decazeville à vingt heures. " (2)*

En outre, ce récit met en évidence la dégradation des conditions d'exploitation de la ligne depuis son ouverture. En 1858, il

---

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

(2). Le Récupéré. Ouvrage cité, p 76..

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

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

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

*" Mon père allait à Montauban peut-être une fois par an pour des réunions de cantonniers ou quelque chose comme ça. Montauban, pour moi, c'était une chose extraordinaire. J'y suis allé quand j'avais quatorze ans (1). Pour la première fois j'ai pris le train. J'avais économisé sou par sou parce que je travaillais quand je pouvais. Le jeudi, j'allais au Bessarel. Il y avait un maréchal ferrant et en été il lui fallait quelqu'un pour émoucher les chevaux parce que quand on les ferrait, les mouches les remuaient et c'était embêtant pour les ferrer. Alors, j'étais là à agiter le chasse-mouches. On me donnait un sou ou deux sous par cheval et alors j'avais économisé cinq francs. Quand j'ai eu cinq francs, j'ai dit : " Je vais aller voir ma soeur qui est à Montauban. " et j'ai pris le train, aller et retour 3F 16 sous ... "*

---

(1). C'est donc vers 1914.

#### 4. UNE LIGNE VITE MARGINALISEE DANS LE RESEAU.

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

##### UN BREF AGE D'OR.

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

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

---

désservies par chemin de fer) les correspondances du chemin de fer et les détours qu'elles impliquent.

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

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

L'inauguration, en novembre 1862, de la ligne Capdenac-Brive par Figeac ouvre la période la plus prospère du chemin de fer de Saint-Antonin. Désormais, Montauban et Toulouse sont reliées directement, et au plus court(1), à Paris par Saint-Antonin, Capdenac, Brive, Périgueux et Limoges. Des trains directs ou semi-directs (avec correspondance à Périgueux) pour Paris s'arrêtent en gare de Saint-Antonin. La ligne connaît alors un important surcroît d'activité et une deuxième gare, celle de Villenouvelle, est mise en chantier à Montauban pour son service(2).

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

(1). Auparavant il fallait passer par Bordeaux.

(2). La première gare (Villebourdon) appartenait à la compagnie du Midi qui en louait une partie des services à la compagnie d'Orléans.

UN DECLIN RAPIDE.

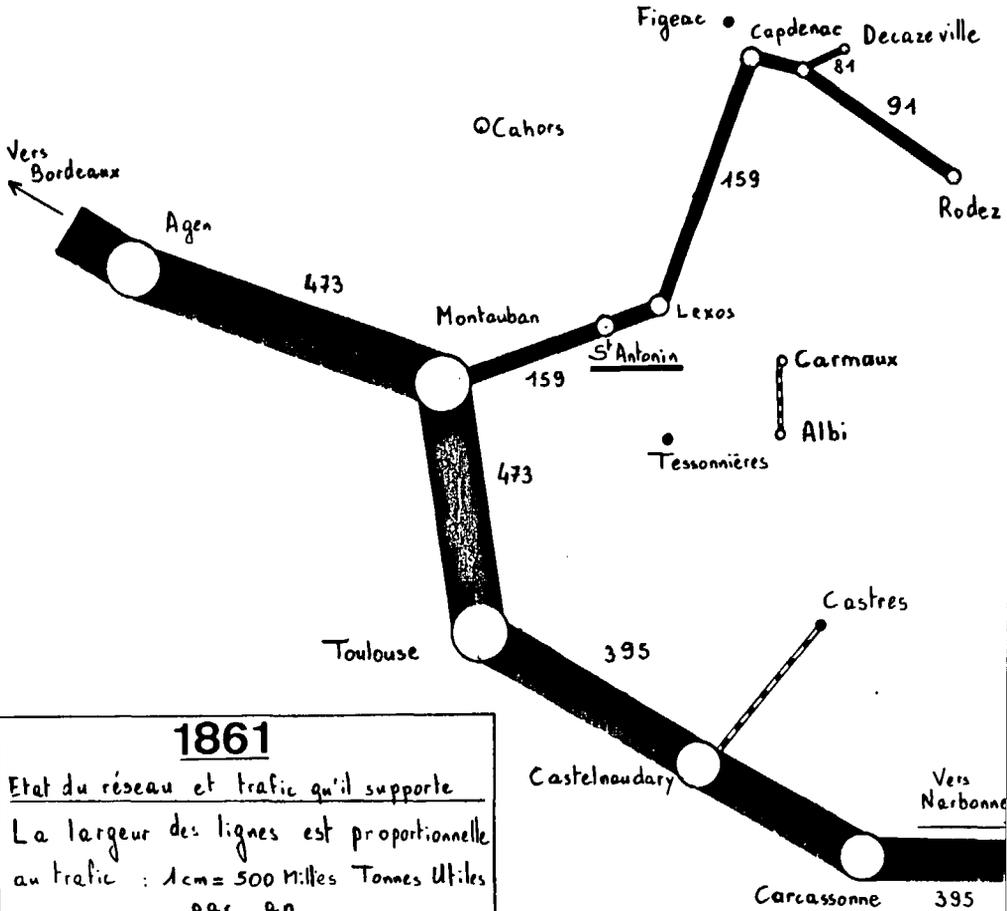
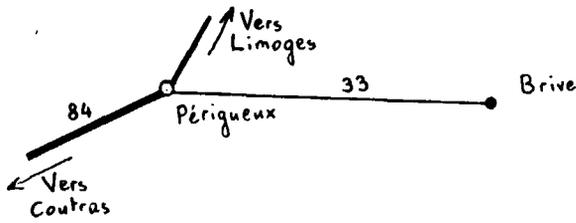
Cet âge d'or sera de courte durée. Il dure en effet moins de deux années puisque, dès 1864, l'ouverture de la ligne Lexos-Toulouse avec embranchement à Tessonnière pour Albi, capte, détourne, l'essentiel du trafic du tronçon Lexos-Montauban.

EVOLUTION DU TRAFIC ANNUEL DE LA VOIE FERREE DE ST-ANTONIN ET DES LIGNES PERIPHERIQUES(1) (En milliers de Tonnes-Utilés) (2)						
ANNEE	Montauban Lexos par St-Antonin (1858)	Lexos Capdenac (1858)	Lexos Toulouse (1864)	Capdenac Rodez (1860)	Montauban Cahors (1884)	Montauban Toulouse (1857)
1861	← 159 →		-	91	-	473
1868	38	177	176	131	-	-
1874	51	265	185	183	-	-
1878	78	406	313	203	-	542
1881	74	546	453	211	-	753
1888	39	389	327	242	27	560
1893	44	439	386	283	83	540
1899	41	586	496	375	324	712
1903	42	593	451	372	463	850
1908	43	644	462	403	810	1020
1913	45	720	550	446	725(3)	1180
1934	34	← 483 →		223	850(3)	980
1937	24	← 521 →		219	1000(3)	998

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

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

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



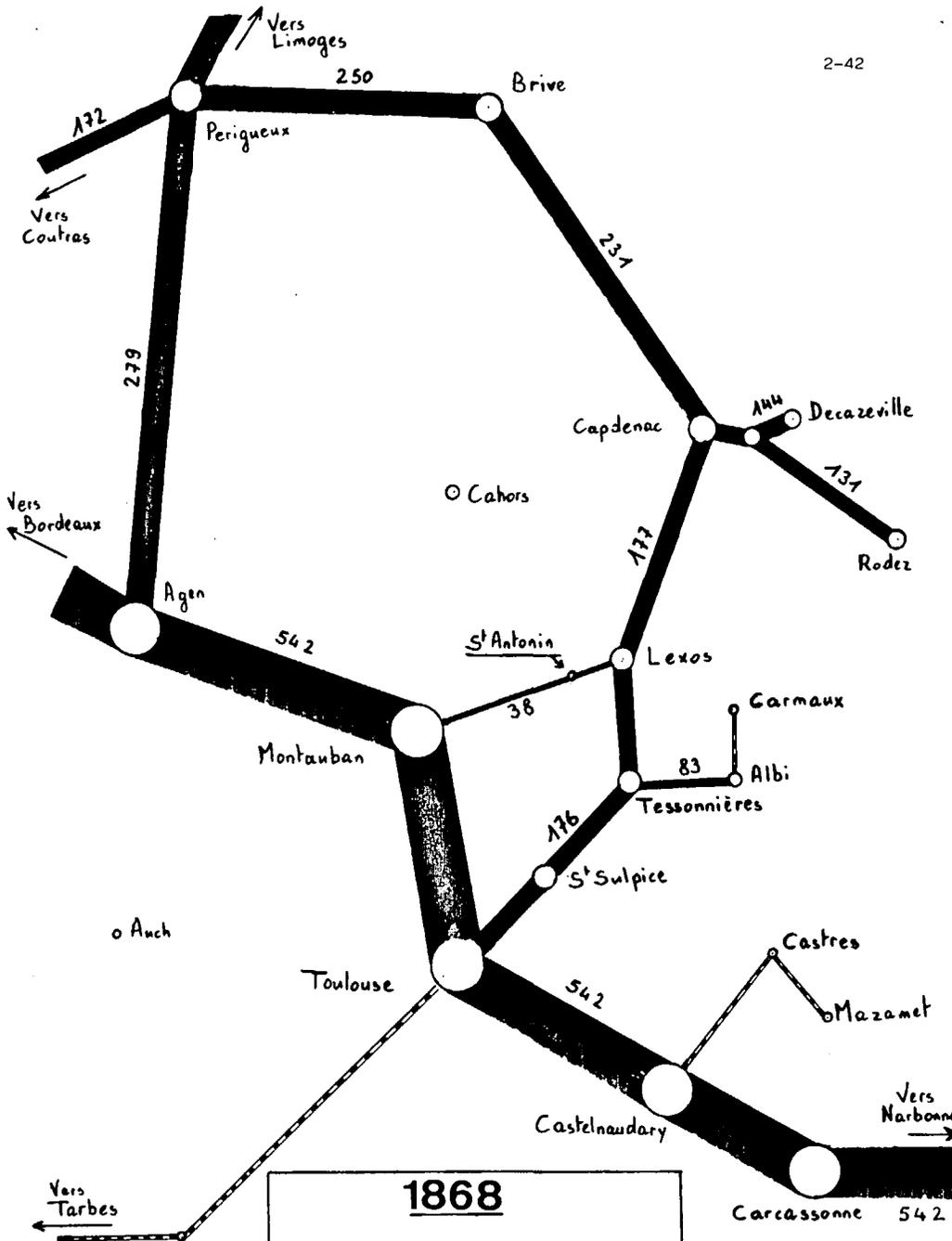
**1861**

Etat du réseau et trafic qu'il supporte

La largeur des lignes est proportionnelle au trafic : 1cm = 500 Mille Tonnes Utiles par an

----- : Trafic inconnu.

Source : voir tableau p.

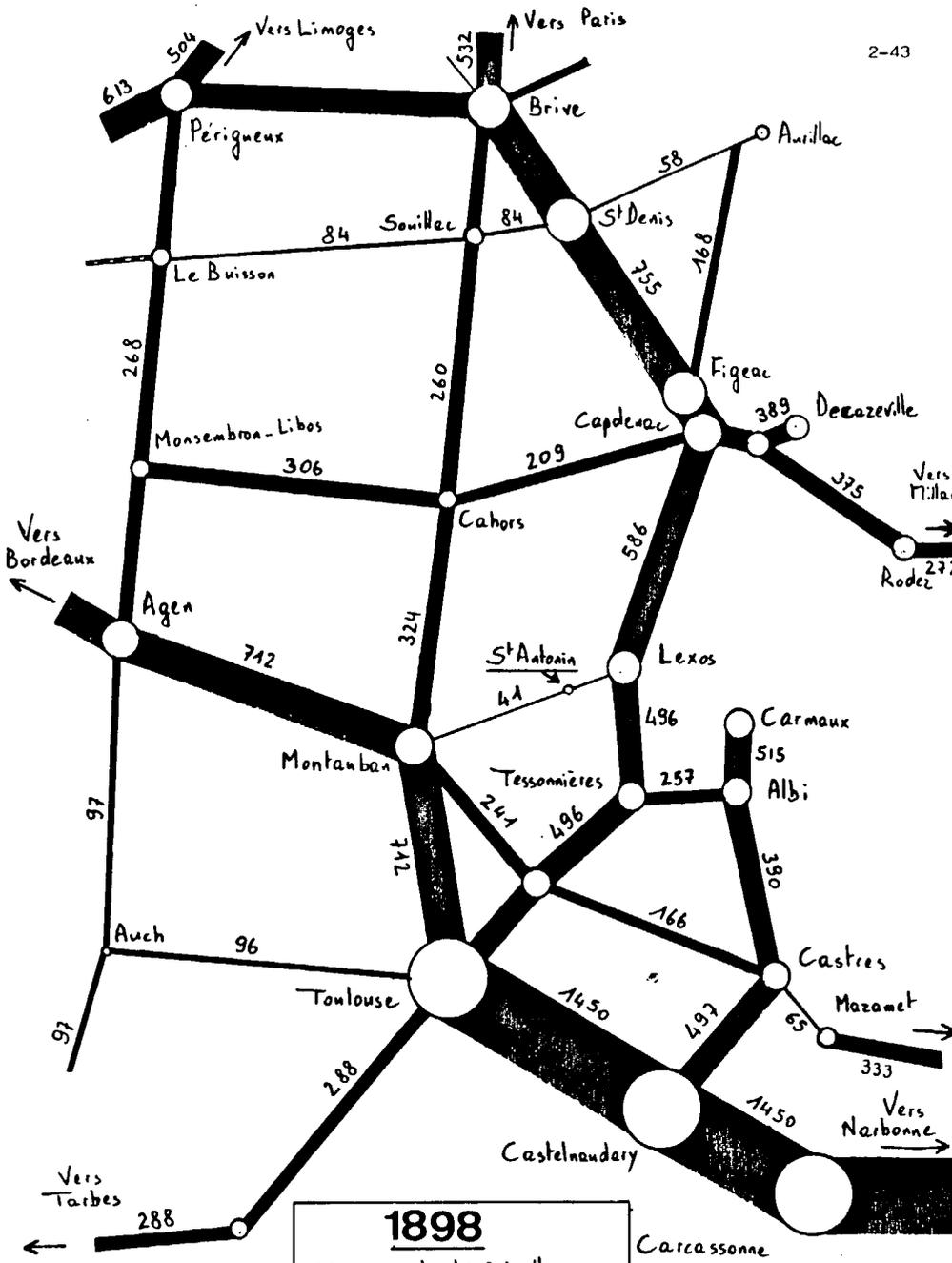


**1866**

1 cm = 500 Miles Tonnes Utiles par an

: Trafic inconnu

Source : voir tableau p.



**1898**  
 Changement d'échelle :  
 1cm = 1000 Tonnes Utiles par an  
 Source : idem



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

Désormais ce qui avait été la "ligne du Grand Central" va devenir, entre Lexos et Montauban, un tronçon de plus en plus marginalisé dans un réseau qui s'étoffe et se construit dans un plan d'ensemble fortement centralisé vers Paris. Cette marginalisation de la ligne de Saint-Antonin sera parachevée par l'ouverture, en 1884, de la ligne Montauban-Cahors par Caussade prolongée en 1891 jusqu'à Brive. La ligne Lexos-Montauban est, à cette date, encadrée par deux axes Paris-Toulouse concurrents qui ne lui laisseront que la portion congrue des trafics locaux et "secondaires". Par ailleurs, le projet d'une grande radiale Rodez-Bordeaux, qui faisait partie des plans du Grand Central, subit également un revers décisif du fait du renforcement de l'axe Rodez-Albi-Toulouse consacré par l'ouverture du tronçon Rodez-Albi en 1902. Dès cette époque, la ligne de Saint-Antonin fait figure d' "homme malade" du réseau régional: *"La construction d'un chemin de fer entre Lexos et Carmaux, par la vallée du Cérou, est actuellement à l'étude; les populations intéressées demandent depuis longtemps l'établissement d'une voie ferrée directe de Lexos au Lot, par la vallée de la Seye. En exécutant ces deux projets, on donnera à la section de Montauban à Lexos, sur laquelle la circulation est actuellement peu intense, une importance considérable et l'on justifiera ainsi les prévisions de ceux qui n'ont pas hésité, vers le milieu du siècle dernier, à choisir la vallée de l'Aveyron, malgré les difficultés qu'elle présentait et les dépenses considérables qu'elle exigeait pour l'assiette de l'une des grandes voies commerciales de la France."*(1).

L'ouverture, à la veille de la guerre de 14, du tramway à vapeur départemental Caussade-Caylus, malgré l'extrême brièveté de son destin (il est fermé définitivement en 1933), contribuera aussi, mais plus modestement, au déclin de la gare de Saint-Antonin et réduira les

---

(1). "Le Tarn et Garonne: histoire, sciences, industries, commerce, agriculture ..."; ouvrage collectif, Montauban 1902; p 99.

dimensions de l'arrière pays de la cité. Les statistiques du trafic permettent aussi de mesurer l'impact de la concurrence de l'automobile entre les deux guerres (1). Le trafic de la ligne chute presque de moitié entre 1913 et 1937 passant de 45.000 tonnes à 24.000 tonnes/km. par an.

La rapidité avec laquelle le trafic par route vient concurrencer la voie ferrée témoigne aussi de la précocité et de l'ampleur de son déclin. Durant la décennie qui suit l'ouverture de la voie ferrée, l'urgence de la construction des routes avait quelque peu cédé le pas devant l'enthousiasme pour la nouveauté du chemin de fer. La construction des routes qui doublaient la voie ferrée cessait, pour un temps, d'être une urgence et la municipalité renâclait à créer des impositions nouvelles pour des routes soudain dévalorisées. Ainsi du chemin de grande communication vers Montricoux, Nègrepelisse et Montauban. Avant la construction de la ligne c'était une des grandes urgences défendue par la municipalité. Dix années plus tard, elle n'est plus, de son point de vue, que d'un intérêt médiocre. Dans une lettre à l'ingénieur des Ponts et Chaussées, le maire écrit: " ... La commune n'a qu'un chemin de grande communication vers Montricoux ... Les dépenses en sont réglées à 1.300 F répartis comme suit: pour Saint-Antonin 800F, Cazals 200F, Montricoux 200F, Nègrepelisse 100F ... Le chemin n°2 n'a pour la commune de Saint-Antonin qu'un intérêt médiocre et un intérêt moindre que pour les trois autres communes. Les relations de Saint-Antonin avec Montricoux et Nègrepelisse sont presque nulles et elles se font par la voie ferrée. Il n'en est pas de même pour... ces trois localités dont les relations sont journalières parce qu'elles appartiennent toutes au même canton...".(1)

Mais cette inversion des priorités est de courte durée. Dès 1876, nous savons qu'un service de voitures attelées, profitant des horaires malcommodes et des lenteurs du chemin de fer, concurrence avec succès le service du train vers Montauban: " ... L'heure incommode pour les voyageurs du passage du premier train de Lexos à Montauban a motivé l'établissement de voitures de Saint-Antonin et de Caylus sur Montauban qui font une concurrence préjudiciable à la

---

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

(2) Arch. Mun. St Ant. ; Reg. cor.

*compagnie. On évalue à plus de 10.000F sa perte de ce chef. Je n'insiste pas davantage sur l'intérêt de la compagnie à la bonne viabilité de l'accès à la gare. ...*"(1) argue le maire pour réclamer à la compagnie d'Orléans une participation à l'entretien des chemins de la commune.

##### 5. CHEMIN DE FER ET SPECIALISATION DE L'ESPACE.

Nous ne ferons ici qu'esquisser l'analyse des remaniements de l'activité économique qui ont affecté l'espace saint-antoninois postérieurement à la construction de la voie ferrée. Cette question sera développée dans un chapitre ultérieur et notre propos, pour l'instant, est uniquement de cerner, autant que faire se peut, l'impact du chemin de fer sur ces activités.

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

Il est des régions, des bourgades, des campagnes où ce vieux fond de pauvreté et de pénurie remonte à des temps immémoriaux parce qu'un véritable décollage économique ne s'y est jamais dessiné, et où la chose n'est pas nouvelle. A Saint-Antonin qui a été une centre prospère et qui a animé un commerce très large elle l'est. Les causes n'en

---

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

sont pas locales pour l'essentiel. Toute l'aire occitane a été affectée à des degrés divers par les violences et les effets de domination qui ont caractérisé l'histoire de son assujettissement à un pouvoir centralisateur. Le plus grave, pour le long terme, dans ce processus c'est sans doute qu'il a cassé les fondements culturels de l'innovation, confinant la culture à l'imitation servile de modèles extérieurs ou à la délectation morose et contemplative d'une grandeur passée.

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

#### EMERGENCE DE LA SPECIALISATION FOURRAGERE.

Au plan de l'agriculture, on ne rencontre pas ici de révolution agricole comparable à celle des *ségulas* de l'Aveyron, où les engrais apportés par le chemin de fer redistribuent, de façon spectaculaire, la richesse (1).

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

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

En 1902, Saint-Antonin est sans doute une des premières gares

---

(1). A. Meynier ; "Ségulas, Lézou, Châtaigneraie" - 1931.

fourragères du département. On peut évaluer à 5.000 tonnes les expéditions de pailles et fourrages qui s'y font, cette année là, sur un total départemental de 20.000 tonnes. A la différence de Caussade et de la vallée de la Garonne qui produisent surtout des luzernes à destination des régions viticoles du Bas Languedoc, la région de Saint-Antonin commerce plutôt vers le nord: " ... Les fourrages ... constituent presque exclusivement (c'est à dire à l'exclusion des pailles et des luzernes) ... le tonnage des stations de Laquépie, Lexos et Saint-Antonin. Cette dernière qui reçoit toute la production de la vallée de la Bonnette et du canton de Caylus, trafique surtout avec Paris et le nord de la France, régions dans lesquelles le foin est préféré aux luzernes...".(1)

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

#### DESEQUILIBRES TARIFAIRES ET SUBORDINATION DE L'ESPACE.

La politique tarifaire appliquée par la compagnie d'Orléans introduit, dès l'origine, des déséquilibres (ou avantages sans réciprocité) qui favorisent les grands centres au détriment des gares intermédiaires.

Ainsi, dès avant l'ouverture de la ligne, le traité qui régit les rapports de la compagnie et du Sieur Soulié qui se prépare à assurer les correspondances entre la gare de Saint-Antonin et Caylus prévoit un avantage exclusif au profit des voyageurs en provenance ou à destination de Montauban: " ... l'entrepreneur ne pourra percevoir, par voyageur, y compris 30 kgs de bagages ... plus de 1F25 centimes. Exceptionnellement les voyageurs en provenance de Montauban et vice versa, pris ou amenés à la station de Saint-Antonin, ne devront payer

(1). "Le Tarn et Garonne: Histoire, Sciences, ...." . Ouvrage cité p 84,85.

*dans les voitures de Monsieur Soulié que 0F75 par place et la compagnie tiendra compte au dit entrepreneur, pour chacun de ces voyageurs, d'une subvention de 0F50." (1)*

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

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

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

Autre échec en 1867: le conseil municipal demande que la sta-

---

(1). Archives Nationales.

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

Il faudra attendre la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle pour que les expéditions de bestiaux puissent se faire directement en gare de Saint-Antonin. En 1901, il s'en expédie 4.900 têtes dans l'année (boeufs, veaux, porcs et surtout moutons) mais les gares voisines mieux situées dans le réseau sont le lieu de concentrations plus considérables. On expédie 9.900 têtes à Lexos, la même année, et 12.000 à Caussade(1).

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

#### Une révolution industrielle avortée.

Une esquisse de révolution industrielle se dessine à Saint-Antonin au cours de la décennie qui suit l'ouverture de la voie ferrée. Stimulés et séduits par le spectacle des locomotives qui circulent sur la nouvelle voie les petits industriels de la cité - papetiers et fila-

---

(1).Source: "Le Tarn et Garonne: histoire, sciences...etc" . Ouvrage cité, p 87.

teurs - s'équipent "à la vapeur". Mais cette modernisation, sans doute insuffisante, aura peu d'effets durables. C'est à peine si elle enrayer pour quelques dizaines d'années le déclin des papeteries qui disparaissent à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Les filatures ne connaissent pas de développements spectaculaires et restent à un niveau semi artisanal. Les tanneries saint-antoninoises dont la réputation était grande n'accompagnent pas non plus, à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les mutations techniques qui caractérisent ce métier. Cette stagnation technologique annonce aussi leur déclin.

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

#### SPECIALISATION EXTRACTIVE ET DECLIN LOCAL

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

La grande réussite dans ce domaine c'est incontestablement celle des phosphates. Après la découverte à Cos près de Caylus, d'un premier gouffre à phosphates (par Pommarède en 1865), les cantons de Saint-Antonin et de Caylus deviennent une des premières régions françaises pour la production des phosphates naturels. " ... Les phosphorites du Quercy se présentaient sous la forme de masses irrégulières, mamelonnées, à couches concentriques, brillantes, teintées de diverses couleurs, blanchâ-

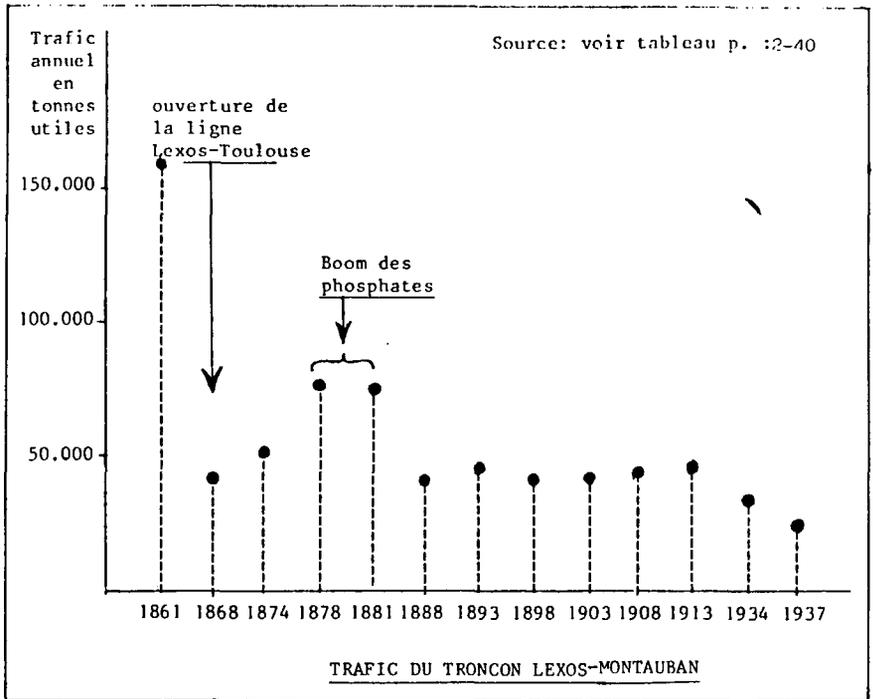
tres, tirant parfois sur le jaune, ou sur le rouge. On s'interrogeait sur leur origine: on imaginait qu'il s'agissait de restes d'animaux tombés dans les fentes ou les puits naturels du causse, ou habitant dans ces cavités. Car on trouvait des ossements de rongeurs (rats et hamsters, castors ou écureuils) et surtout de chauve-souris (dont on trouva des poches de plusieurs centaines de mètres cubes d'ossements), et de rapaces nocturnes voisins des hiboux et des chouettes. ...".(1)

L'expédition de ces phosphates est pour l'essentiel concentrée sur la gare de Saint-Antonin. Leur charroi depuis les causses de Servanac. Mouillac et Caylus prend une telle importance que la municipalité réclame et obtient des sociétés de phosphates des subventions pour la réparation des chemins dégradés par ces lourds chargements. En 1876, par exemple, le maire écrit: "... par suite des énormes chargements de phosphate et de chaux qui y passent et du défaut absolu d'entretien. ce tronçon de chemin est profondément dégradé et il deviendra dans un délai prochain totalement impraticable particulièrement pour les charrettes de quatre ou cinq colliers...". Le trafic de la ligne de chemin de fer enregistra, à cette époque, un boom spectaculaire puisqu'il double presque à l'apogée de ces extractions. C'est une période incontestable de prospérité pour la cité: les salaires augmentent, les moulins mobilisés pour le broyage et la trituration des phosphates connaissent une nouvelle jeunesse. Mais ce boom sera de courte durée. C'est à peine s'il dure une dizaine d'années au terme desquelles les gisements les plus rentables sont épuisés. Dès 1881, le maire note: "...il y a quatre établissements (de phosphates) à Saint-Antonin. La plus considérable a arrêté la fabrication, les autres l'ont ralentie...". En 1902: "...Les poches à phosphorites du Quercy sont pour ainsi dire épuisées et l'on ne livre plus aujourd'hui à l'agriculture que des phosphates à titre moyen, provenant du criblage des terres que l'on avait jadis laissées de côté. ...Lexos, Saint-Antonin et Bruniquet expédient surtout des chaux grasses que les agriculteurs des plaines et des terrasses du Tarn et Garonne emploient pour le chaulage de leurs terres argilo-siliceuses. ...".(2)

---

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

(2). Le Tarn et Garonne: Histoire, Sciences ...etc; ouvrage cité: p 85.



A cette date, Saint-Antonin est cependant encore la deuxième gare du département après Bruniquel pour l'expédition des matériaux de construction et engrais. 4.250 tonnes de ces matériaux sont expédiés, cette année là, au départ de Saint-Antonin (8.500 à Bruniquel) soit environ un tiers du trafic total de la gare et un dixième du trafic de la ligne. Ces chiffres mettent aussi en évidence que la faiblesse de la ligne tient moins, à cette époque, à la médiocrité du trafic local (en tonnage il est assez important) qu'à la spécialisation exclusivement locale de la ligne qu'aucun trafic général ne parcourt plus.

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

du siècle, dans l'espace national, que le tiers-monde occupe aujourd'hui par rapport au monde industrialisé.

#### LES NOUVELLES AMBITIONS VEHICULEES PAR LE CHEMIN DE FER.

Autre retombée, à la fois culturelle et économique, de la construction de la voie ferrée: c'est le spectacle qu'il donne du salariat. Celui-ci n'est pas totalement méconnu à Saint-Antonin à cette époque mais son importance est marginale dans une économie essentiellement fondée sur les échanges de biens et de services et sur des structures d'économie familiale. La construction de la voie est l'occasion de brassages de populations et de circulations monétaires qui, malgré leur caractère très temporaire, déstabilisent déjà le cadre de cette économie. L'ouverture de la voie fait d'emblée de la gare l'entreprise qui emploie le plus de salariés permanents à Saint-Antonin (une dizaine de personnes). Leurs salaires en font, à Saint-Antonin, une aristocratie ouvrière et même si la plupart sont, au départ, étrangers à la localité un modèle est créé qui orientera désormais puissamment les ambitions et la configuration des filières professionnelles et d'émigration.

#### Une filière d'émigration

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



LA GARE ESPACE THEATRAL

La gare, dans la mémoire des Saint-Antoninois est peuplée de rêves, de jeux, de rythmes, d'attentes, de fols espoirs, de déconvenues, de plaisirs qui débordent de toute part le cadre somme toute rigide et sans fantaisie de ses fonctions et de ses anciens horaires. Et ce n'est pas seulement un effet de la nostalgie même si la fermeture de la ligne, effective depuis 1958, a planté le décor vide d'une interrogation plus vive et tendu le ressort de l'émotion. Le lent travail du deuil enveloppe aujourd'hui ce décor mais il faudra encore beaucoup de temps pour que sa banalisation soit acquise. Le ressentiment, la vachardise légère, qui sert d'argument à ceux qui se disent satisfaits de cet état de fait - " *...ceux qui avaient des cartes de réduction ou qui voyageaient gratuitement ont été les seuls à défendre le train ici ...*" disent-ils fréquemment - met aussi en évidence que l'indifférence n'est souvent qu'un masque fragile.

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

Même sur le mode le plus mineur, le voyage en train ouvre un espace de liberté soustrait au regard et au contrôle de la communauté et de la famille: "*Tous les dimanches à cinq heures, on allait voir passer le train. La gare, c'était le lieu de promenade des jeunes filles*

*c'était plus facile de dire aux parents "je vais faire un tour à la gare" que de dire "je vais voir les garçons". Souvent même, on prenait le train qui passait à cinq heures, on allait jusqu'à Lexos et on revenait par celui de sept heures. D'autres fois, on allait jusqu'à Fenevrois. C'était le lieu pour rencontrer les garçons, mon mari, je l'ai connu là et j'en connais plus d'une ici qui s'est mariée comme ça...."*

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

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

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

Le secret des compartiments et des salles d'attente propices aux amours et aux défis de l'adolescence apparaît plutôt comme un détournement du spectacle dominant qu'offre la gare. Le temps de la gare, c'était aussi et surtout celui où il n'y avait pas de départ ou d'arrivée dont la publicité ne fut aussitôt assurée. Cette publicité s'étendait aussi au trafic de marchandises. Lieu de concentration des expédi-

tions et des charrois, la gare théâtralise, rend manifeste, le volume et l'anecdote des courants d'échange et de l'activité économique de la cité. Dans la mémoire de beaucoup de Saint-Antoninois, le spectacle et le décompte des wagons chargés et déchargés alimente souvent la nostalgie d'une fierté perdue: celle d'un temps où l'activité des uns et des autres était représentable.

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

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

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

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

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

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

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

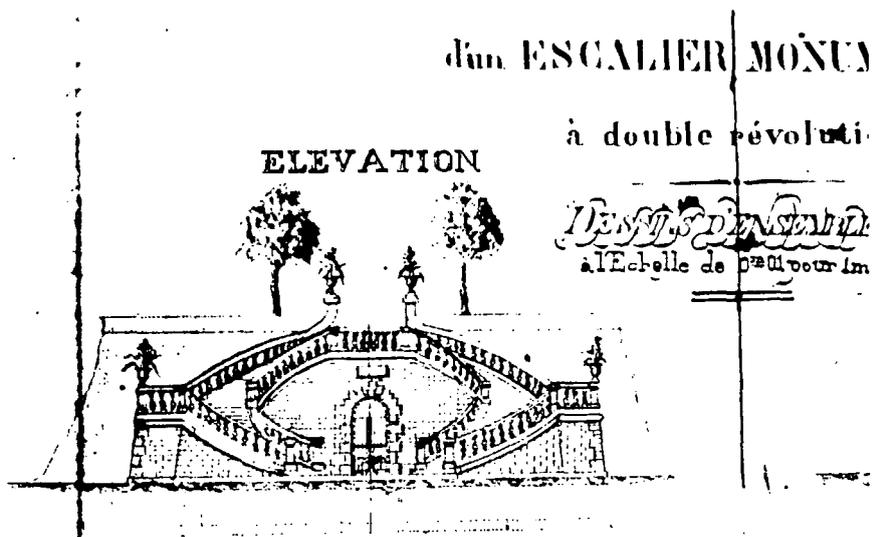
Cette théâtralité du chemin de fer et de la gare a aussi marqué durablement l'espace urbain saint-antoninois. La construction de la gare sur la rive de l'Aveyron opposée à celle où la ville médiévale avait élu son site, avait été l'occasion d'une extension des limites de la ville sur un espace préalablement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

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



à la veille de la seconde guerre mondiale, intègre parfaitement les données de cette théâtralité.

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



Plan de l'escalier monumental sur la berge de l'Aveyron opposée à la gare.  
Arch. Mun. Saint Antonin

3<sup>ème</sup> PARTIE

DEMOGRAPHIE ET MOBILITE

## 1. PERSISTANCE ET APPROFONDISSEMENT DU DECLIN DEMOGRAPHIQUE.

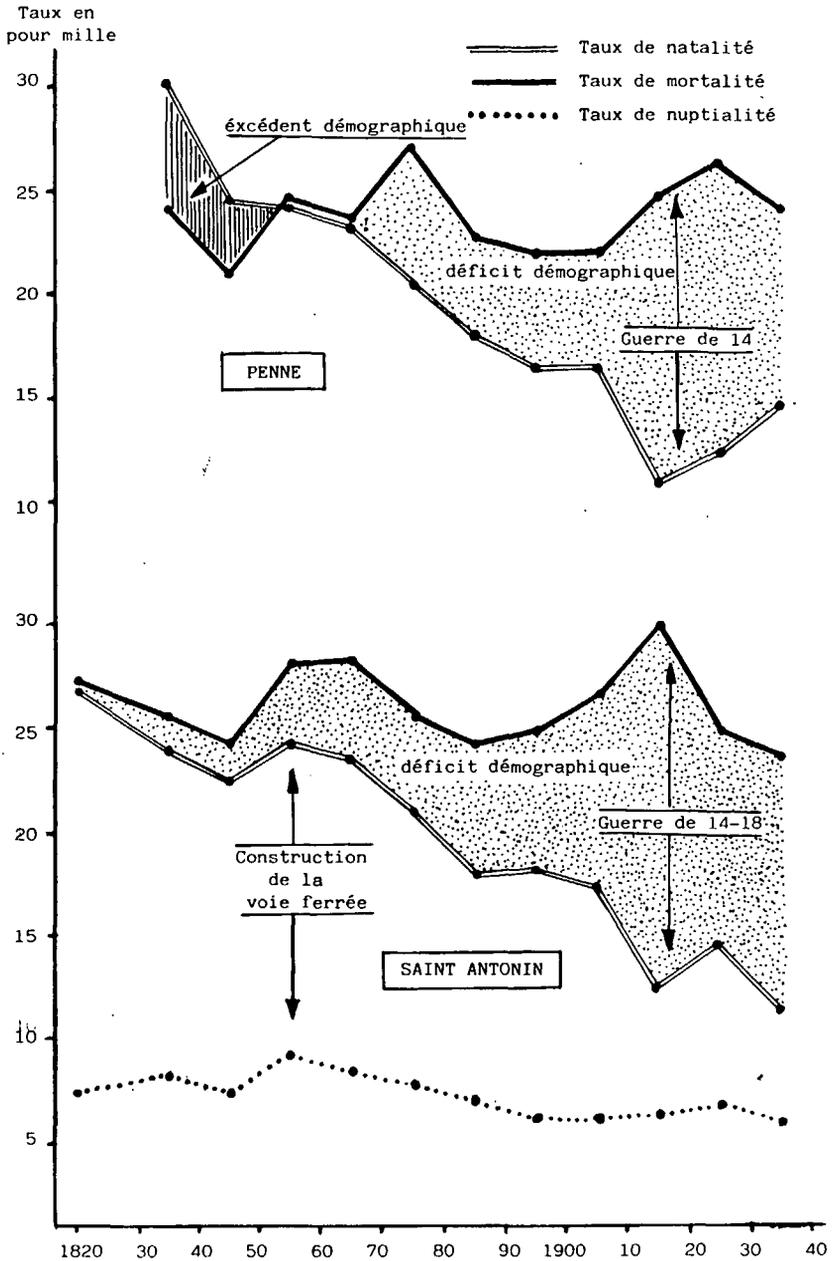
Nous avons mis en évidence dans la première partie de cet ouvrage le caractère extrêmement précoce du déclin démographique saint-antoninois par rapport à son environnement rural et régional. Nous avons développé une analyse des causes de cette situation singulière: perte de confiance d'une collectivité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

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

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

(1). Source: dépouillement exhaustif de l'état civil des communes.

EVOLUTION DE LA NATALITE, DE LA MORTALITE ET DE LA NUPTIALITE  
A PENNE ET SAINT ANTONIN (1830-1940)



Une seule période fait exception à cet approfondissement inexorable du déclin de la natalité locale: c'est celle de la construction de la voie ferrée (et la décennie suivante). Mais cette remontée n'aura pas de suites durables: elle ralentit temporairement le rythme de vieillissement de la population. Les communes rurales voisines de Saint-Antonin accompagnent d'abord avec retard cette chute de la natalité. Mais à partir de 1860 la baisse des naissances y devient en moyenne plus rapide qu'à Saint-Antonin. C'est la conséquence du vieillissement plus rapide d'une population rurale qui est travaillée de façon bien plus régulière par l'émigration que celle de la cité. Nous n'avons pas calculé les taux de fécondité (rapport entre le nombre de naissances et le nombre de couples en âge de procréer), mais il ne semble pas que cette chute de la natalité soit liée de façon déterminante à une baisse de la fécondité. A Saint-Antonin, par exemple, le mouvement des naissances n'amplifie pratiquement pas le mouvement des mariages (voir graphique ci-contre). On assiste même, au cours des années 1880-1900, aussi bien à Saint-Antonin que dans les communes voisines, à une relative stabilisation du taux de natalité. Cette stabilisation est paradoxale parce qu'elle se produit dans la période où l'émigration est la plus forte. Elle suggère l'hypothèse d'une remontée de la fécondité pendant cette période. La baisse de l'âge moyen du premier mariage qui est importante à cette époque (26 en moyenne pour les hommes en 1886 pour 22 ans et demi en 1911 et 22 ans/21 ans pour les femmes), explique sans doute largement cette progression relative de la fécondité.

Par ailleurs, l'hypothèse très généralement admise par les démographes d'un souci de limiter les naissances qui serait lié, dans les milieux agricoles, à un objectif patrimonial (éviter le démembrement des terres) se vérifie à Saint-Antonin. Pendant toute la période considérée le taux de natalité de la population qui vit de l'agriculture est en effet légèrement inférieur à celui de la population non agricole.

Le déclin démographique ne tient pas seulement à ces aléas de la natalité locale; ils se conjuguent à l'exceptionnelle vigueur de la mortalité saint-antoninoise pendant toute cette période.

Non seulement cette mortalité est supérieure, et de beaucoup,

TAUX DE MORTALITE(1)					
Moyenne annuelle pour mille habitants					
Période de référence	Moyenne nationale	ST ANTONIN	PENNE	ST MICHEL DE VAX	ESPINAS
1831-1840	24,8	25,7	24,2	25,2	
1841-1850	23,3	24,2	21,9	23,3	
1851-1860	23,9	28,1	24,5	21,1	
1861-1870	23,4	28,2	23,6	19,1	
1871-1880	23,3	25,5	27,3	26,4	33,7
1881-1890	22,1	24,2	22,8	20	23,6
1891-1900	....	24,9	21,9	24	25,2
1901-1910	19,4	26,6	22	25,9	24,9
1911-1920	....	29,7	24,7	19	22,4
1921-1930	17,2	24,9	26,2	33	21,2
1931-1940	15,6	23,6	24,1	22	22,2

à la moyenne nationale, mais elle est aussi supérieure à celle des communes de son espace rural où le vieillissement de la population est pourtant plus rapide. Il est possible de faire l'hypothèse d'une surmortalité urbaine qui est liée, à Saint-Antonin, aux conditions d'hygiène peu favorables de l'habitat dans la vieille cité médiévale et à la précarité des conditions de vie d'un sous prolétariat dont la misère endémique se prolongera au moins jusqu'à la guerre de 14. L'espérance moyenne de vie est peu élevée à Saint-Antonin au XIXe siècle. Pour la génération née en 1886-1887 nous avons pu calculer, par exemple, une durée moyenne de vie de 45 ans(2). Le poids de la mortalité infantile dans cette mortalité générale est particulièrement important. Nous avons déjà noté sa virulence à Penne et à Saint-Antonin au milieu du XIXème siècle.

MORTALITE INFANTILE A SAINT-ANTONIN (3)						
% des enfants d'une génération qui meurent avant l'âge de 11 ans						
1853 à 1860	1886 1887	1896 1897	1906 1907	1911	1920 1921	1930 1931
48%	28,8%	25,5%	26,6%	30,8%	15,2%	15,7%

(1). Source: dépouillement exhaustif de l'état civil des communes.

(2). D'après les mentions de date de décès sur le registre des naissances.

(3). Source: sondage partiel des actes de décès de l'état civil.

Cette mortalité ne régresse que très lentement jusqu'à la guerre de 14-18. A la veille de cette dernière, c'est encore près d'un enfant sur trois ou quatre qui n'atteint pas l'âge de dix ans. Entre les deux guerres, la mortalité infantile, bien qu'en régression, reste à un niveau très supérieur à la moyenne nationale. Cette mortalité infantile est sans doute très différenciée socialement.

TAUX MOYENS DE MORTALITE INFANTILE(1) PAR CATEGORIES SOCIALES A SAINT-ANTONIN(1885-1914)		
Agriculteurs	Ouvriers agricoles journaliers	Métiers non agricoles
31%	27,5%	26%

(1). Enfants morts avant l'âge de dix ans.

Les taux que nous avons calculés ne rendent compte que de manière très imparfaite de cette différenciation sociale en raison des disparités sociales et de revenu que recouvrent ces différentes catégories. Dans la famille de Jean Manié(2), par exemple, qui est représentative du sous prolétariat saint-antoninois le plus misérable, ce sont quatre enfants sur sept qui meurent en bas âge à cette même époque: deux sont victimes d'une épidémie de croup et deux autres meurent par suite des soins insuffisants que leur procure une mère que l'auteur décrit comme illettrée et portée sur la boisson.

Comme dans toutes les régions rurales qui fournissent l'essentiel de l'infanterie, donc les troupes les plus exposées à l'horrible boucherie, la guerre de 14-18 accroît dans des proportions considérables les déséquilibres démographiques préexistants (voir les graphiques p3-3) . Au nombre des tués il faut ajouter le nombre considérable d'enfants dont la guerre contrarie la naissance. Le vide créé sera si important, notamment dans les campagnes, qu'une immigration d'origine étrangère y fait irruption de façon significative dans la période d'après guerre. Des familles italiennes ou polonaises qui ont souvent transité par les mines de Carmaux reprennent alors des fermes ou des métairies sur les causses de Saint-Antonin. La population d'origine

(2). J. Manié; ouvrage cité.

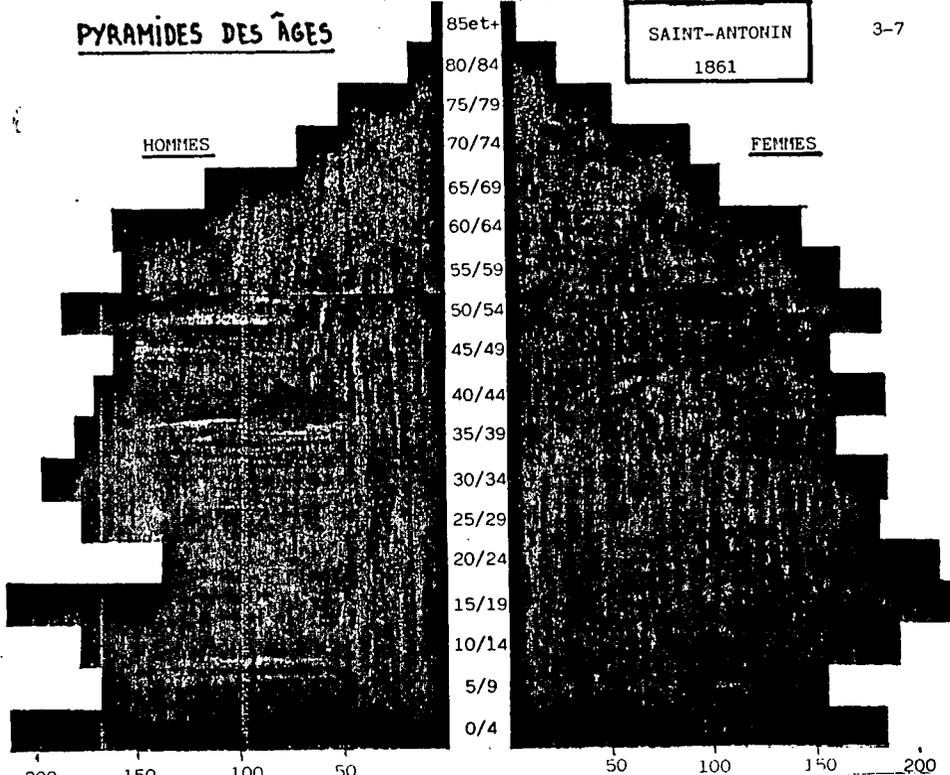
# PYRAMIDES DES ÂGES

SAINT-ANTONIN  
1861

3-7

HOMMES

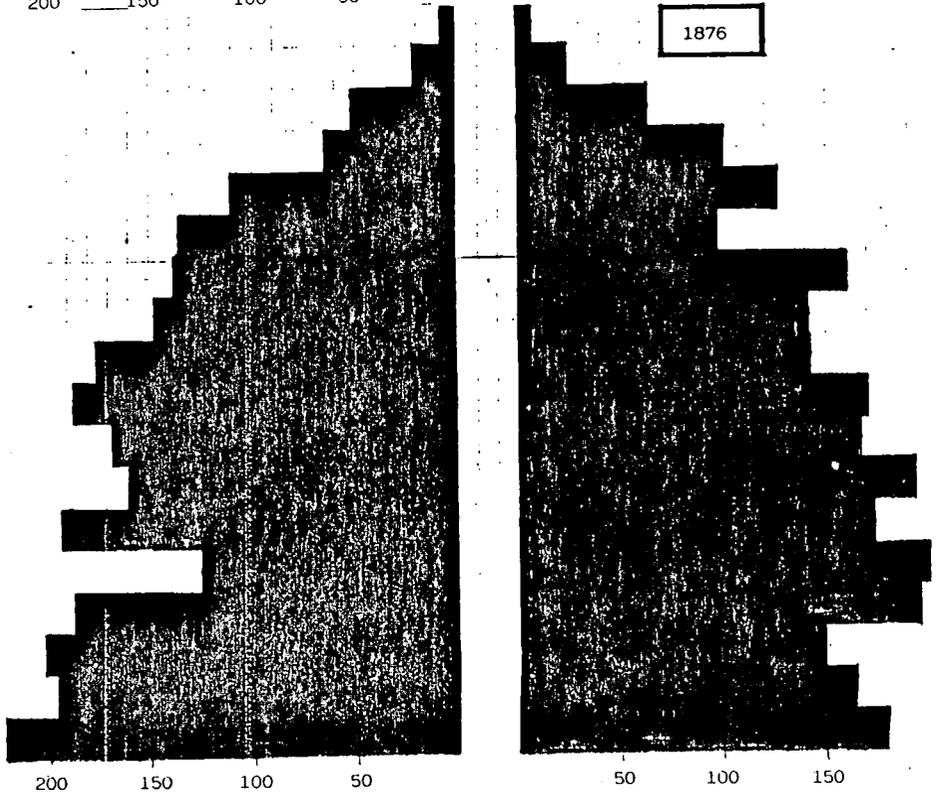
FEMMES



200 150 100 50

50 100 150 200

1876



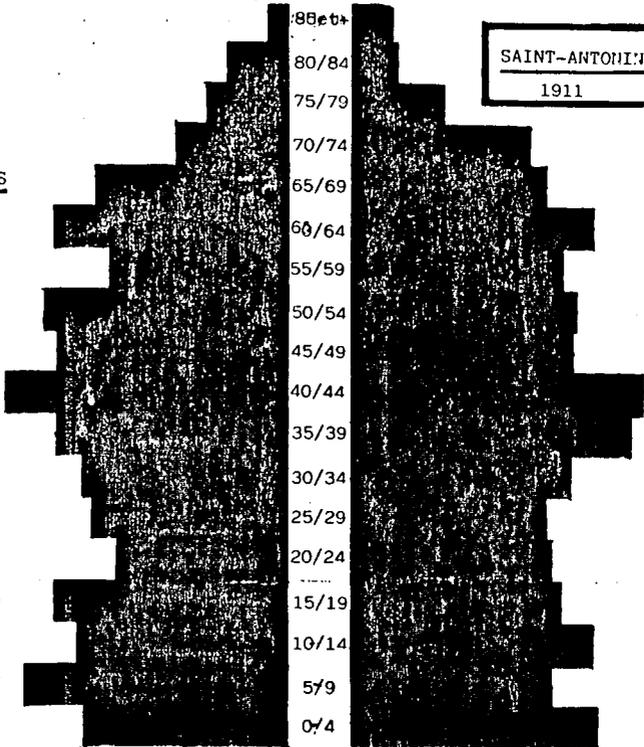
200 150 100 50

50 100 150

SAINT-ANTOIN  
1911

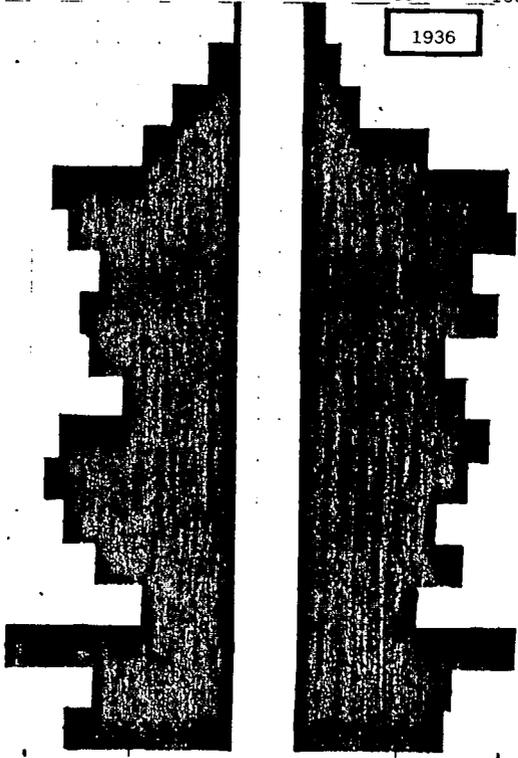
HOMMES

FEMMES



100 50 50 100

1936



100 50 50 100



A l'inverse dans le village voisin de Penne qui perd en un siècle plus des deux tiers de sa population, ce serait davantage l'émigration qui expliquerait le déclin. Le solde migratoire cumulé y est en effet de -1.077 habitants pour un solde démographique défavorable de -463 habitants.

A la vérité pourtant ces données n'ont pas un pouvoir explicatif entièrement satisfaisant. D'une part la démographie et l'émigration ne sont pas des séries totalement indépendantes: dans la mesure où ce sont souvent les plus jeunes qui s'expatrient, l'émigration est un facteur de vieillissement de la population et elle pousse donc au déclin démographique. D'autre part les données démographiques n'expliquent rien en elles-mêmes en ce sens qu'elles ne rendent pas compte des conditions sociales, économiques, culturelles, très complexes qui la déterminent. Pourtant la comparaison avec Penne est éclairante parce qu'elle met en évidence une spécificité de la démographie saint-antoninoise. Il est en effet paradoxal que la population saint-antoninoise qui a été moins durement et régulièrement affectée par l'émigration (donc qui aurait dû moins vieillir) durant ce siècle, enregistre un déficit démographique proportionnellement beaucoup plus considérable que celui de son environnement le plus rural. Trois facteurs semblent expliquer l'ampleur et la précocité de ce déclin démographique. D'une part la surmortalité saint-antoninoise dont nous avons déjà noté l'importance. D'autre part l'amorce, de façon relativement précoce, d'un mouvement de spécialisation urbaine qui fait de Saint-Antonin un lieu de résidence privilégié pour les malades et une partie des personnes âgées de son arrière-pays. Enfin l'extrême brièveté et la précarité des périodes où Saint-Antonin attire plus de nouveaux habitants qu'elle n'en perd. Les apports extérieurs n'ont jamais une durée et une ampleur suffisantes au cours du siècle pour inverser durablement le cours de la démographie locale. La précarité des conditions matérielles de cette population immigrée en fait aussi souvent une population vouée pour l'essentiel au célibat, ce qui explique aussi qu'elle ne contribue que dans une faible mesure à la revitalisation démographique de la commune.

Comparons maintenant la dépopulation saint-antoninoise à celle des autres communes du canton. La première chose remarquable est que la dépopulation globale du chef-lieu est légèrement supérieure pendant cette

VARIATIONS DE LA POPULATION DES COMMUNES DU CANTON DE SAINT-ANTONIN(1851-1936)			
	1851	1936	Variations de la population par rapport à son niveau initial
Saint-Antonin	5407	2466	-54%
Castanet	893	468	-47%
Feneyrols	743	355	-52%
Ginals	1210	445	-63%
Laguépie	1186	1071	-10%
Parisot	1698	723	-57%
Varen	1794	1204	-33%
Verfeil	1104	578	-48%
Ensemble canton	14035	7310	-48%

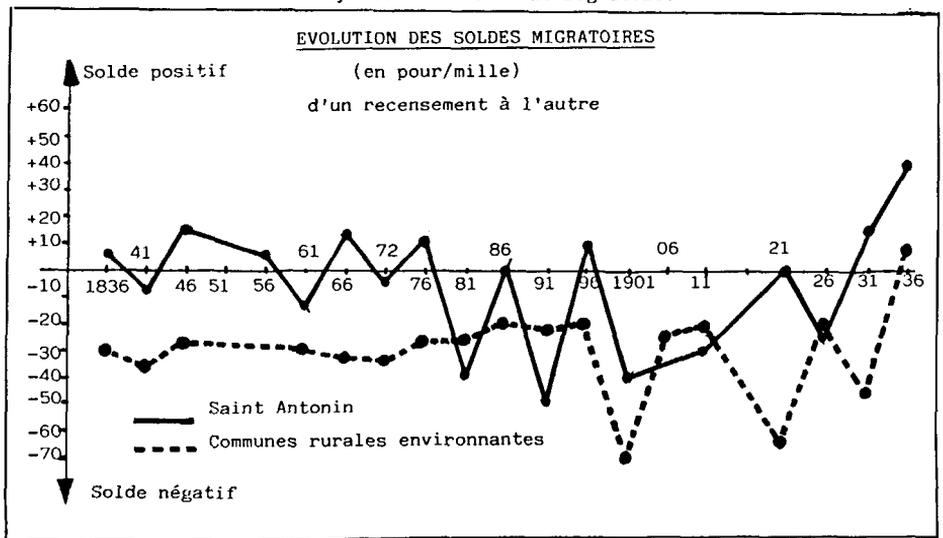
période à la moyenne cantonale. Seules deux communes, Varen et Laguépie, se distinguent dans le canton par la modération de leur dépopulation. Elles le doivent pour l'essentiel aux industries nouvelles qui y ont prospéré et, pour Laguépie, à la résistance remarquable de ses foires et marchés. Le taux de dépopulation des communes les plus rurales du canton est voisin du taux saint-antoninois. Ce constat étonne parce qu'il est contradictoire avec les résultats de la comparaison avec Penne et les villages situés à la bordure sud et ouest de Saint-Antonin (donc hors son canton). Le taux de dépopulation qui y est enregistré est en moyenne beaucoup plus important que le taux saint-antoninois. Ces disparités renvoient à des évolutions démographiques et à des rythmes migratoires bien différenciés. Les marches occidentales du Rouergue, dont fait partie le haut-canton de Saint-Antonin, ont été touchées relativement tardivement par l'émigration. Elle ne commence à s'y manifester de façon décisive qu'à partir de 1860-1870. La vitalité démographique qui fait du Rouergue, au XIX<sup>ème</sup> siècle, un "réservoir d'hommes"(1), s'y prolonge beaucoup plus tardivement que dans les terres plus basses du Tarn et Garonne. Toute la région qui borde Saint-Antonin au sud et à l'ouest - causses du Bas Quercy et massif de la Grésigne, lisières extrêmes du Massif Central avant

(1). Roger Bêteille: "Rouergue terre d'exode", ouvrage cité.

EVOLUTION DE LA POPULATION DE SAINT-ANTONIN: DEFICIT DEMOGRAPHIQUE ET MOUVEMENT MIGRATOIRE				
<u>ANNEE</u>	<u>Population recensée</u>	<u>Solde des naissances et des décès entre les deux recensements</u>		<u>Solde Migratoire</u>
		<u>Variation de la population par rapport au recensement précédent</u>		
1831	5449			
1836	5455	+ 6	- 29	+ 35
1841	5410	- 45	- 12	- 33
1846	5438	+ 28	- 55	+ 83
1856	5337	-101	-128	+ 27
1861	5152	-185	-114	- 71
1866	5099	- 53	-125	+ 72
1872	4863	-236	-217	- 19
1876	4918	+ 55	+ 1	+ 54
1881	4617	-301	-105	-196
1886	4529	- 88	- 89	+ 1
1891	4137	-392	-179	-213
1896	4033	-104	-135	+ 31
1901	3754	-288	-129	-159
1911	3317	-428	-324	-104
1921	2806	-511	-513	+ 3
1926	2606	-200	-130	- 70
1931	2504	-102	-142	+ 40
1936	2466	- 38	-138	+100
1946	2318	-148	-282	+134
Variation de la population de 1836 à 1936: ..... -2989				
Cumul du solde démographique(1836-1946):..... -2566				
Cumul du solde migratoire(1836-1946):..... -423				

les grandes plaines du Gallaquois et du Montalbanais - a été travaillée de façon bien plus précoce par l'émigration et le déclin démographique qui en découle. La dépopulation saint-antoninoise est à l'articulation de ces deux rythmes. La cité est souvent une ville étape, un point de fixation temporaire, d'un lent courant migratoire régional dont la ligne de force est au sud-ouest. Pour le décrire, l'image de l'escalier est commode. Les marches de l'escalier ce sont les différents étages de la bordure sud-ouest du Massif Central: causses du Bas-Quercy, haut canton de Saint-Antonin, ségalas de Villefranche d'Aveyron. Les premières "marches" de l'escalier, celles qui bordent la plaine, commencent à se vider d'abord puis les suivantes et ainsi de suite. Le courant dominant des émigrants que Saint-Antonin attire de 1850 à 1940 vient du nord-est.

Puisque l'émigration qui a affecté toute cette région est à la racine de son déclin démographique, il n'est pas inutile d'examiner les variations de rythme de ce courant migratoire.



Ce graphique met en évidence une évolution relativement bien différenciée du taux d'émigration que connaissent respectivement Saint-Antonin et les communes plus ruralisantes qui l'entourent(1). Dans ces dernières, le rythme de l'émigration est très régulier de 1836 à 1936. Cette allure très régulière de l'exode rural est néanmoins troublée

(1). Pour la campagne cette représentation graphique privilégie les communes situées aux limites sud et sud-ouest de Saint-Antonin car la ...  
(suite p. suivante)

par quelques brèves périodes d'accélération de l'émigration (1895-1905 et lendemains de la guerre 14-18). Ce mouvement amorce une inversion en fin de période où réparaît un solde positif des courants migratoires. La campagne comble alors par des apports extérieurs (notamment par une immigration d'origine étrangère) le vide considérable creusé par la grande guerre.

A Saint-Antonin, le rythme de l'émigration est beaucoup plus irrégulier. Les périodes où la commune attire de nouveaux venus alternent avec celles où l'exode sévit. Au total et sur l'ensemble de la période, l'espace saint-antoninois est moins affecté par l'émigration que les communes qui l'entourent. Jusqu'en 1880, la commune attire en moyenne plus d'habitants qu'elle n'en perd. De 1880 à 1914 le mouvement s'inverse et l'émigration qui est alors le lot de beaucoup de Saint-antoninois se fait à un rythme souvent plus précipité que celui des campagnes environnantes. Un retournement de la tendance apparaît à partir de la grande guerre donc de façon beaucoup plus précoce que dans l'espace plus ruralisant des cantons voisins

Les rythmes de cette conjoncture migratoire correspondent aux rythmes de la vie sociale de l'espace saint-antoninois. Il y a une corrélation assez nette, par exemple, entre la configuration de l'espace du mariage à Saint-Antonin et les mouvements migratoires.

Les périodes où l'immigration est importante se traduisent par une ouverture, un élargissement, de l'espace saint-antoninois: on s'y marie davantage avec des conjoints extérieurs à la commune. Dans les périodes où prédomine l'émigration on assiste, en revanche, à un rétré-

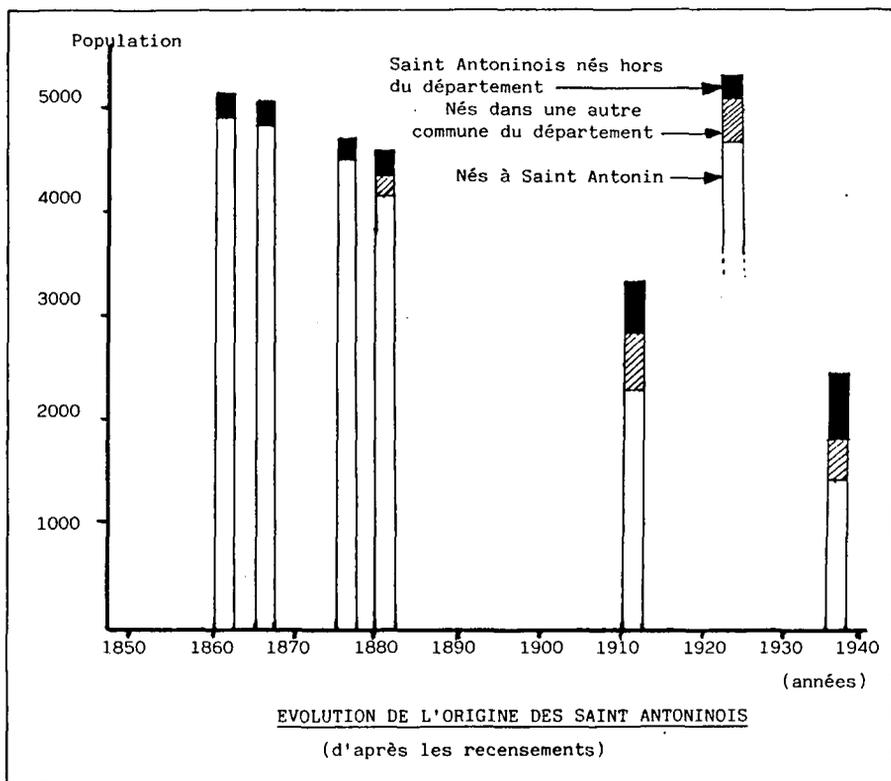
EVOLUTION DE LA DISPERSION DES MARIAGES A SAINT-ANTONIN											
période de référence	1837	1847	1855 à 1858	1867	1877	1887	1897	1907	1917 1918 1923	1928	1936 à 1939
Ventilation	1838	1848	1858	1868	1878	1888	1898	1908	1923	1929	1939
% de mariages entre St-antoninois	65,5	60	40	49	32	39	42	43	35	33	33
% de mariages mixtes	34,5	40	60	51	68	62	58	57	65	67	67

suite note p. précédente

- ... carence des chiffres de recensements en deçà de 1876 pour les communes du canton de Saint-Antonin ne nous a pas permis d'en calculer les soldes migratoires.

cissement de l'espace des alliances: on se marie alors davantage entre soi.

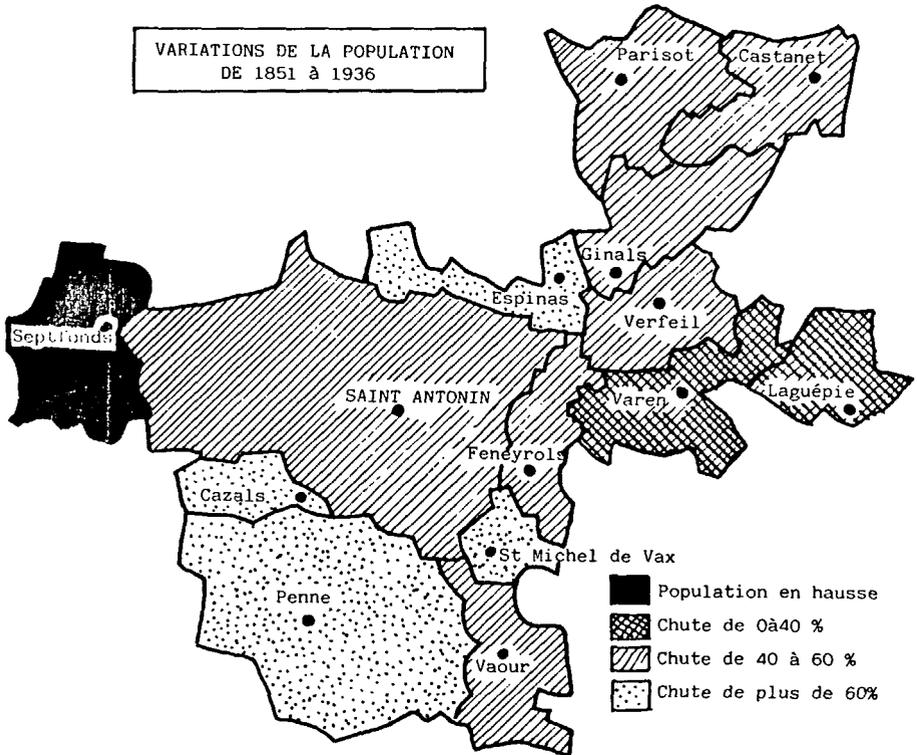
Ces remaniements de la mobilité sont aussi à l'origine d'un brassage croissant de la population. En 1861, 4,4% seulement des habitants de Saint-Antonin étaient nés à l'extérieur du département. En 1936, ces "étrangers" constituent 25% de la population communale.



L'accélération de ce brassage de la population à partir des dernières décennies du XIX<sup>ème</sup> siècle met en évidence une tendance que masque en partie la faiblesse des soldes migratoires. Ces soldes évoluent en effet dans une "fourchette" relativement étroite qui tend à faire oublier l'amplitude croissante des courants d'échange (émigration et immigration) dont le solde n'est que la résultante.

Ces courants migratoires n'ont pas seulement des conséquences

démographiques et l'examen de ce qui les détermine pendant cette période renvoie, au premier chef, aux aléas des ressources et de l'activité locales.



4ème PARTIE

HEURES ET MALHEURS DE

L'ACTIVITE LOCALE



Cliché Arch. Mun. St'Antonia : ouvriers tanneurs vers 1900

① VILLE ET CAMPAGNE: DES RYTHMES DE CHANGEMENT RELATIVEMENT DIFFERENCIÉS

Les données démographiques nous ont permis de mettre en évidence la différenciation des rythmes des mouvements migratoires qui affectent la cité et son environnement rural. A un exode rural très régulier de 1830 à 1940, se superpose, pour la cité, une conjoncture plus fluctuante où alternent les phases d'inversion et d'accélération du mouvement migratoire. Pour le long terme, la différenciation paraît déjà moins évidente. La cité, certes, est moins affectée au total par l'émigration que son environnement le plus exclusivement campagnard, mais son taux de dépopulation est voisin, entre 1836 et 1936, de celui de l'ensemble du canton dont elle est le chef-lieu. Ce constat suggérerait donc l'hypothèse d'un déclin régional peu différencié qui affecterait de façon à peu près synchrone l'ensemble des activités locales. A Saint-Antonin, l'exceptionnelle stabilité du rapport entre la population urbanisée et la population éparsé que révèlent les recensements, serait plutôt de nature à renforcer cette hypothèse.

SAINT-ANTONIN 1836 - 1936					
POPULATION AGGLOMEREÉE ET POPULATION EPARSE(1)					
Année	Population agglomérée	Population éparsé	Année	Population agglomérée	Population éparsé
1820	49,3%	50,7%	1881	48,3%	51,7%
1831	52,5%	47,5%	1886	49,9%	50,1%
1846	49,4%	50,6%	1891	49,6%	50,4%
1856	52,2%	47,8%	1901	49,3%	51,7%
1861	50,6%	49,4%	1911	49,5%	50,5%
1866	50,8%	49,2%	1931	51,9%	48,1%
1872	50,5%	49,5%	1936	50,9%	49,1%

(1). Source: recensements de la population; Arch. Mun. St-Antonin.

L'intrication très forte, nous l'avons vu, au XIX<sup>ème</sup> siècle, des activités agricoles et non agricoles, dans l'espace saint-antoninois,

l'interdépendance étroite de ses pôles ruraux et urbains, vont aussi dans le sens de cette hypothèse. Pourtant elle est simplificatrice dans la mesure où elle privilégie les causes externes du déclin, une conjoncture globalement défavorable, elle est aussi fataliste. Elle tendrait si nous n'y prenions garde à nous faire faire l'économie de l'examen du détail des problèmes, des crises, des déboires et des opportunités que la société saint-antoninoise a eu à affronter au cours de ce siècle. C'est pourquoi nous privilégierons moins l'homogénéité apparente du déclin de l'espace saint-antoninois que les différences de rythme qui y sont lisibles .

Malgré son imprécision le décompte des métiers, contenu dans les recensements, donne des points de repère précieux quant aux crises des différents secteurs de l'activité. Ainsi de l'évolution de l'effectif de la population active non agricole:

EVOLUTION DE LA POPULATION NON AGRICOLE A SAINT-ANTONIN(1)						
	1856	1861	1866	1891	1911	1936
Effectif de la population active			587	563	346	353
Inactifs vivant des métiers non agricoles			1045	813	553	419
Total de la population qui vit des métiers non agricoles	1540	1440	1632	1376	899	772
Population totale de Saint-Antonin	5337	5152	5099	4137	3317	2466
% de la population qui vit des métiers non agricoles	29%	28%	32%	33%	27%	31%

(1). Source: tableaux récapitulatifs(1856,1861 et 1866) et listes nominatives (1891,1911 et 1936) des recensements.

Le poids croissant, jusqu'à 1891, de la population qui tire ses ressources des métiers extérieurs à l'agriculture met en évidence que l'ensemble de ces métiers constitue plutôt un pôle de stabilisation (voire d'attraction) dans un espace qui est déjà travaillé par l'émigration et le déclin démographique. La crise majeure de ces métiers se situe au tournant du siècle, entre 1891 et 1911, période pendant laquelle ils perdent 60% de leur effectif initial. C'est dans les rangs de cette

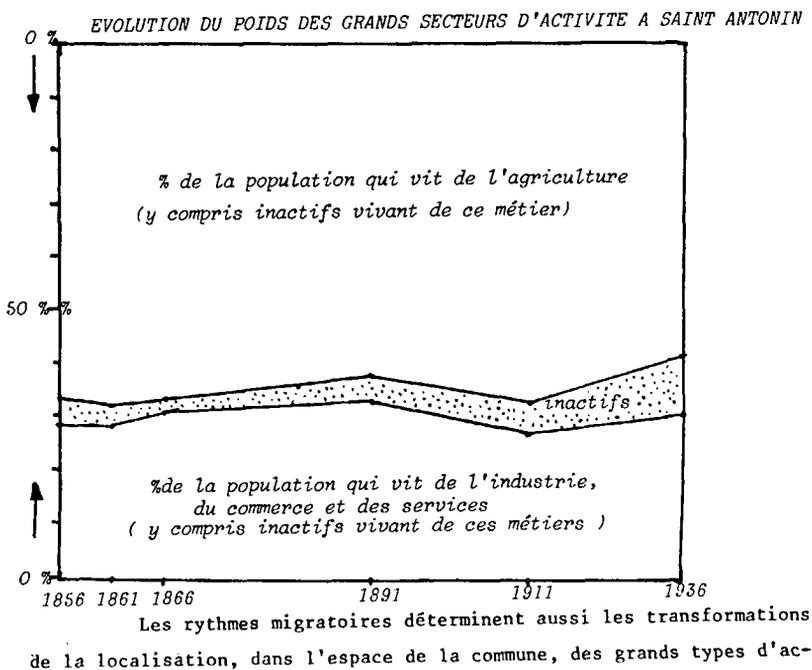
population non agricole que se recrute sans doute majoritairement le fort courant d'émigration qui caractérise aussi cette période. Leur effectif se stabilise ensuite de façon remarquable jusqu'à la seconde guerre mondiale.

L'évolution du poids de la population agricole est symétrique de la précédente. Cependant la complexité de la composition des groupes familiaux qui vivent dans l'"oustal" aussi bien que l'imprécision des statuts professionnels mentionnés dans les recensements rendent à peu près impossible une distinction claire entre actifs agricoles et non actifs. D'ailleurs, en termes réels, cette distinction n'est pas non plus très claire à la ferme, où chacun trouve une place, à cette époque, dans les travaux des jours. C'est pourquoi nous n'examinons ici que le poids de l'ensemble de la population qui vit de l'agriculture (actifs et non actifs confondus) par rapport à l'ensemble de la population saint-antoninoise:

EVOLUTION DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE A SAINT-ANTONIN (1)					
Actifs et non actifs confondus	1861	1866	1891	1911	1936
Propriétaires exploitants.....	2917	2126	2146	2141	1221
Métayers .....	165	124	227		
Domestiques logés à la ferme.....	123	620	90	54	178
Journaliers .....	271	185	50	15	
Maraîchers .....	36	43	10	10	?
Propriétaires non exploitants ...	46	322	25	9	1
<b>TOTAL DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE</b>	<b>3512</b>	<b>3420</b>	<b>2548</b>	<b>2229</b>	<b>1399</b>
<b>POPULATION TOTALE DE SAINT-ANTONIN</b>	<b>5152</b>	<b>5099</b>	<b>4137</b>	<b>3317</b>	<b>2466</b>
<b>% DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE</b>	<b>68%</b>	<b>67%</b>	<b>62%</b>	<b>67%</b>	<b>58%</b>

(1). Source: pour 1861 et 1866: tableaux récapitulatifs des recensements et pour les recensements suivants: listes nominatives (dont nous avons fait une exploitation informatique). Les chiffres les plus fiables sont ceux de la population totale qui vit de l'agriculture. Les statistiques par statuts des groupes familiaux sont entachés de beaucoup d'incertitudes. D'une part parce que la récapitulation statistique de listes nominatives de plus de 5.000 personnes était au XIXème siècle une tâche insurmontable que les secrétaires de mairie de l'époque étaient contraints de faire de façon approximative. D'autre part parce que le morcellement de la terre était à l'origine, même pour les chefs de ménage, d'une multiplicité de statuts individuels.

Jusqu'à 1891 donc et de façon assez régulière le poids de l'agriculture décline dans l'ensemble des ressources d'où les Saint-Antoninois tirent leur subsistance. Ce constat vérifie ce qu'avait déjà mis en évidence la démographie, à savoir le caractère très précoce et très général sur l'espace saint-antoninois élargi (non seulement la commune mais aussi les communes voisines) de l'exode rural. L'importance de la régression de la population agricole entre 1866 et 1891 renvoie à l'accélération du mouvement d'émigration que connaît Saint-Antonin à cette époque. Sans doute est-il alors majoritairement d'origine rural. La propagation du phylloxéra qui atteint alors le vignoble saint-antoninois conjuguée à la crise sévère des prix agricoles des années 1880 déstabilisent de façon exceptionnelle tout l'espace rural avoisinant. La remontée du poids de l'agriculture dans l'activité saint-antoninoise en 1911 est surtout la trace de sa stabilisation relative durant la période (1891-1911) où les activités non agricoles s'effondrent. La reprise de son déclin entre les deux guerres est une conséquence de la guerre et de la poursuite de l'exode rural.



tivité. Entre 1891 et 1911, par exemple, période dominée par l'exode de la population des ouvriers, des artisans et des petits commerçants, l'activité agricole progresse aussi bien "intra muros" que dans les écarts et hameaux de la commune. Dans ces derniers, les métiers non agricoles disparaissent d'ailleurs presque complètement.

EVOLUTION DE LA POPULATION QUI VIT DE L'AGRICULTURE A ST-ANTONIN(1)							
POP. AGRICOLE \ ANNEE	1856	1861	1866	1891	1911	1936	
% de la pop. urbanisée(2) qui vit de l'agriculture	?	?	?	30%	36%	24%	
% de la population éparsé qui vit de l'agriculture	?	?	?	91%	96%	92%	
% de la population de l'ensemble de la commune qui vit de l'agriculture	69%	68%	67%	62%	67%	58%	
(1). D'après les listes nominatives des recensements. Cette statistique cumule la population active agricole et leurs enfants, conjoints et ascendants.							
(2). Ou population "agglomérée" des recensements par opposition à la population "éparsé".							

Quand la conjoncture migratoire s'inverse, après la guerre de 1914 - période également caractérisée par une stabilisation des métiers non agricoles -, le poids de l'agriculture diminue aussi bien en ville qu'au sein de la population éparsé. C'est surtout la réapparition des métiers non agricoles dans la campagne saint-antoninoise qui étonne pour cette période. Ce phénomène s'explique en partie par l'extension des faubourgs de la ville dont une partie de la population est recensée dans la population éparsé. Mais il est aussi remarquable que des métiers qui avaient totalement disparus dans les hameaux de Saint-Antonin avant la grande guerre y réapparaissent en partie dans l'entre deux guerres. Les progrès de la mobilité individuelle(3) à cette époque expliquent largement cette reconquête de l'espace.

(3). Les automobiles ne sont pas nombreuses à la campagne mais les vélos et les motocyclettes n'y sont pas rares.

2. DECADENCE DE LA RENTE DU SOL

" C'est un paysan qui n'était que métayer c'est à dire qui travaillait à moitié. Il s'aperçoit que la truie vient de faire treize cochons. Comme c'était un samedi il dit: "Tè! je vais à la ville à Montauban, c'est jour de marché. Je vais aller chez le patron, je lui annoncerai la nouvelle, ils seront contents d'avoir des cochons." Il va trouver son patron. Ils étaient entrain de manger, ils étaient à table. Il entre: " Bonjour, Monsieur, Madame, bonjour! ".

- "Et alors qu'est-ce qu'il y a de nouveau, Jean-Pierre?"

- "Oh! rien, pas grand chose, je venais seulement vous dire que la truie a fait treize cochons."

- "Ah! elle a treize petits!"

Et alors la femme du patron elle dit:

- "Mais les truies, elles n'ont que douze tétines!"

- "Et oui, Madame, elles n'ont que douze tétines."

- "Et qu'est-ce qu'il fera le treizième?"

- "he! Madame, il fera comme moi, il regardera manger les autres!". (1)

L'apogée de la rente du sol à Saint-Antonin semble se situer aux alentours des années 1860. Le nombre de personnes qui vivent des revenus de l'agriculture sans travailler la terre double presque entre les recensements de 1856 et 1866. Cette croissance rapide de la population des rentiers du sol met en évidence que c'est de façon privilégiée mise en circulation par la construction de la voie ferrée. Cette préférence pour le foncier est un des facteurs qui expliquent la faiblesse du décollage économique corrélatif à l'irruption du chemin de fer. Outre qu'elle prive les autres secteurs d'activité de possibilités d'investissement, cette préférence est en effet, au plan de sa rationalité économique, stérile, spéculative et passive. Cette bonne fortune des rentiers du sol sera de courte durée.

---

(1). Histoire racontée par Monsieur Paul Darasse.

La décennie suivante (1870-1880) est en effet la période cruciale où s'inverse le mouvement de longue durée du prix des terres agricoles. Depuis le début du siècle, nous l'avons vu, leur prix n'avait cessé d'augmenter. Désormais la tendance est à la baisse. Une statistique des contributions directes fait ressortir, pour le canton de Saint-Antonin, un prix moyen à l'hectare de 1.190 francs en 1846 pour 830 en 1913. Pendant la même période, la valeur locative moyenne reste stable: 30 francs à l'hectare. Même évolution dans le canton voisin de Caylus où les terres sont cependant un peu meilleures en moyenne. L'hectare y passe, pour les mêmes années, de 1.500 francs à 1.150 francs pour une valeur locative stable de 41 francs l'hectare. (1)

Ce mouvement de dévaluation du foncier va se poursuivre de façon à peu près ininterrompue pendant presque un siècle puisqu'il faudra attendre les effets conjugués de la motorisation agricole et de l'automobilisation des urbains, dans le courant des années 60, pour que le mouvement s'inverse à nouveau.

Ce mouvement est d'ailleurs assez général en France et il touche aussi les régions agricoles plus riches. Ce que permet d'apercevoir la situation locale de Saint-Antonin c'est que la décadence de la rente foncière, qui s'amorce dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, n'est pas due seulement à des causes internes au travail agricole et à sa rémunération. Pourtant ces causes internes ne sont pas négligeables.

La crise agricole qui sévit partout en France à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (concurrence des marchés extérieurs, baisse des prix), conjuguée aux effets du phyloxéra, accélère l'exode rural à Saint-Antonin comme dans les communes environnantes. La dégradation de la rente du sol (ou sa stagnation) est sans doute pour partie corrélative de la chute du revenu agricole qui résulte de cette crise. D'autre part, il est vraisemblable que l'exode des agriculteurs alimente aussi une offre plus abondante de terres qui trouvent moins facilement preneurs. D'où résulte une baisse du capital foncier. Mais la situation saint-antoninoise met en évidence que cette décadence du foncier est aussi liée à des facteurs sociaux et culturels externes au monde agricole. La classe étroite des propriétaires fonciers non exploitants semble, à Saint-Antonin, s'être détournée très tôt du monde rural. Leurs grands parents avaient constitué leur fortune grâce aux

---

(1) S. Canal : " Un département exsangue ", ouvr. cité

opportunités juteuses de la vente des biens nationaux. Les curiosités et passions botaniques ou agronomiques, dont beaucoup se piquaient, en avaient fait souvent des innovateurs. Bien avant la crise agricole de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, leurs enfants et petits enfants semblent s'orienter vers les carrières urbaines (les affaires, l'armée ou les grands corps de l'état) à la fois plus rémunératrices et plus gratifiantes à une époque où tout ce qui touche à la glèbe est l'objet d'un mépris social extrêmement agissant en même temps qu'il se constitue comme objet de folklore. C'est dans leur monde que se recrutent, pour l'essentiel, les rares étudiants que Saint-Antonin envoie au milieu du siècle dans les universités de Bordeaux, Toulouse ou Paris. Dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, ils semblent de plus en plus nombreux à transformer leurs résidences locales en résidences de villégiature.

Le tableau généalogique d'une famille qui, dans la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, eut un domaine foncier assez important à Saint-Antonin, met en évidence ce retrait progressif des propriétaires du sol vers les métiers et les carrières plus urbanisés en même temps que la transformation de leur rapport à la vie locale quand ils y ont conservé des attaches.

DISPERSION D'UNE FAMILLE DE PROPRIETAIRES FONCIERS SAINT-ANTONINOIS					
Ordre des générations	Généalogie des alliances et des métiers	Origine des conjoints	Situation foncière	Mode de résidence à St-Antonin	Résidences hors St-Antonin
1 1789-1832	Presseur d'huile	St-Antonin	Moyenne propriété	Résidence principale	Néant
2 -1899	Elle épouse un protestant de Nérac qui fera une carrière de receveur de l'enregistrement	Nérac (Lot et Garonne)	Elle hérite d'un domaine foncier important d'une riche tante St-antoninoise. Son mari agrandit le domaine	Enfance à St-Antonin puis villégiature (séjours fréquents) Retraite à St-Antonin	Résidences de fonction (en province)
3 1864-	Il fait une carrière de magistrat et épouse une bordelaise	Bordeaux	Vend l'essentiel des terres (1890-1910)	Résidence de villégiature (séjours assez fréquents). Retraite hors St-Antonin	Résidences de fonction Retraite à Paris
4 1888-	Elle épouse un universitaire albigeois	Albi	Vend les dernières terres (1919)	Vacances	Paris
5	Cadres supérieurs et prof. libérales	Paris et province	Néant	Vacances	Paris

Un des descendants de cette famille nous a expliqué les étapes du démembrement de cette fortune terrienne: " ... Mon arrière grand-mère qui est morte en 1899 a été la dernière habitante à titre permanent de notre maison familiale. Elle avait hérité d'une fortune terrienne importante et son mari qui était conservateur des hypothèques l'avait beaucoup augmentée. Mon arrière grand-mère, à la fin de sa vie, se plaignait tout le temps à son fils des histoires de fermage, des gens qui n'avaient pas payé ci et ça et son fils, mon grand-père, la poussait à vendre, dès qu'une occasion se présentait, pour remplacer ça par des fonds d'état. Ça lui paraissait plus sûr et plus facile à gérer. Cette histoire là date de 1895 à 1914 quoique ma mère ait encore vendu des terres sur le causse (35 hectares) après la guerre. Je me souviens quand j'étais enfant, le paiement du loyer de ces 35 hectares, c'était une bourriche de truffes qu'on recevait tous les ans. Après la guerre, je me souviens que mes parents ont eu besoin d'argent pour se loger à Paris et c'est à ce moment là qu'ils ont vendu ces 35 derniers hectares...".

Il est assez clair ici que l'éloignement physique et culturel des choses de la terre, la renonciation progressive à l'exercice du pouvoir économique sur les modes d'exploitation et de commercialisation ont été des facteurs non négligeables de la perte d'intérêt des propriétaires fonciers non exploitants pour leurs domaines.

Les recensements, malgré leur imprécision, enregistrent pendant toute cette période, le reflux rapide de la rente du sol. (A)

LES RENTIERS DU SOL DANS LES RECENSEMENTS						
ANNEE COMMUNE	1856	1866	1876	1890	1911	1936
SAINT-ANTONIN	180(2)	322(2)	93(2)	12	7	1
PENNE	25				5	1

(2). Ces chiffres comportent, outre les chefs de ménage, tous ceux qui vivent de ces revenus (famille, domestiques...)

Dans le même temps, le métayage qui n'a jamais été très important dans la région en disparaît presque entièrement. Les dernières décennies du XIXème siècle et le début du XXème voient donc se parachever la lente révolution qui donne la maîtrise du sol à ceux qui le travaillent et

(1). Cependant cette disparition statistique des rentiers du sol masque, en partie, leur survivance dans des formes de statuts nouvelles. Beaucoup deviennent négociants, commerçants ou artisans, la rente du sol n'étant plus une "profession" affichée mais un bénéfice secondaire.

à ceux qui tirent bénéfice des négoce agro-alimentaires. A Saint-Antonin, comme dans toute la région, la rente passive de propriétaires de plus en plus extérieurs au monde rural a désormais vécu.

Au-delà de ses nostalgies surannées et du mépris de classe qu'il manifestait, dans ses textes, à l'encontre du monde rural, Emile Pouillon fut pour cette région un témoin précieux de l'importance de cette révolution et des modèles culturels qui s'y affrontèrent: "*Je ne veux pas me lamenter ici sur la décadence actuelle, ni sur la fin prochaine de la propriété bourgeoise. Que par le simple jeu des lois économiques, par une sorte d'expropriation naturelle, la terre tombe entre les mains de ceux qui la travaillent, la chose paraît juste en soi, et elle sera probablement avantageuse à la communauté. Le mieux est de se résigner, de se préparer à une transformation désormais inévitable.*

*Le terroir que j'habite au bord de l'Aveyron, sur le penchant de la falaise quercinoise, a vu - et il me la raconte - une révolution autrement radicale dans le régime de la propriété rurale. ...*

*La ruine sera plus lente à venir pour les villas modernes acquises, adaptées à de nouveaux usages par des maîtres paysans. Mais leur déchéance est déjà commencée. Les nécessités de la vie rustique les ont en partie défigurées; moitié maisons de plaisance, moitié métairies, elles offrent un aspect hétéroclite et presque douloureux, où le ridicule se voile d'une certaine mélancolie.*

*J'en connais une, pas loin de chez nous, qui, délaissée par les acquéreurs déjà pourvus d'un logis, dépecée ensuite morceau par morceau, a mis plus de trente ans à disparaître. C'était une gentilhommière de la fin du dix-huitième siècle, d'architecture modeste, mais non sans élégance, une maison de plaisance avec son parterre français, sa garenne, son colombier seigneurial et son avenue de platanes qui conduisait de la route à la grille du parc. Dès le lendemain de la vente, des charrettes avaient emporté à la ville, pour y être vendu aux enchères publiques, le peu de mobilier échappé à la débâcle des anciens propriétaires. La maison désormais était vide, livrée aux rats, aux hiboux nichés sous les combles, aux abeilles qui avaient appuyé leurs rayons aux contrevents toujours clos. L'année suivante, j'eus peine à reconnaître le logis. Les arbres qui l'ombrageaient avaient disparu. Plus de parc, plus de garenne, plus de parterre. Un chaume ras investissait la maison. Seule, nue, lamentable, la vieille bâtisse exhibait maintenant en plein soleil ses tares, ses avaries. Les lézardes bâillaient, le toit s'affaissait sur sa charpente,*

depuis longtemps pourrie par les gouttières.

Le temps aurait suffi à faire son oeuvre de destruction; elle fut bientôt hâtée par l'industrie des maîtres. La gentilhommière abandonnée leur fournit les matériaux d'un hangar qu'ils ajoutaient à leur maison. Attaquée à coups de pics, éventrée, elle laissa voir un moment, dans la poussière des plâtras, les grâces de sa décoration intérieure: les boiseries peintes en camaïeu de couleur tendre du salon, les fines moulures, les rinceaux de la chambre à coucher. Quand la dévastation s'arrêta, elle ne laissa debout que des pans de mur, des planchers à demi arrachés, des contrevents déscellés, des décombres où bientôt pullula la triste race des orties.

Cette ruine ne blessait pas sans doute la vue des propriétaires, mais elle usurpait une place utile aux cultures. La pioche lui donna le coup de grâce. Aujourd'hui, tout a disparu de cette maison, qui avait pendant plus d'un siècle les tristesses, les joies d'une famille, dont le nom même s'est éteint. Seules, dans l'uniformité des cultures, quelques repousses tenaces de rosiers, avec leurs fleurs simplifiées, revenues presque à l'ingénuité de la plante primitive, marquent la place où fut le jardin. Fragilité des murs, perennité des roses!

" .. Il y d'autres affronts pour les maisons bourgeoises achetées et habitées par des paysans, des misères moins brutales, mais presque aussi douloureuses. Parce qu'elles ont gardé à peu près intact le cadre d'une vie différente, leur désaccord est plus criant avec la vie nouvelle qui s'y est installée.

Il en est une dans notre voisinage où je fréquentais autrefois et dont tous les atours m'étaient familiers. Plusieurs générations avaient travaillé à l'embellir. La bâtisse, très simple, était avenante et gaie, le mobilier d'un luxe discret et ancien. Des velours d'Utrecht aux nuances passées couvraient des bergères favorables à la sieste; des gravures anglaises de l'avant-dernier siècle, représentant de nobles paysages ou des figures esquissées de patriciennes, décoraient la galerie ouverte du premier étage, d'où, par-delà les pelouses du jardin, se découvrait l'ampleur de la vallée. Le jardin, sans être vaste, offrait de gracieuses perspectives; des chênes centenaires, contemporains du logis, versaient une ombre généreuse sur les gazons; des retraites intimes, des tonnelles de chèvre-feuilles, de charmilles, où, sur le banc rustique, traînaient le roman ou la broderie commencée, révélaient les habitudes des châtelaines; une

escarpolette s'offrait aux jeux des enfants; le tennis découpait son carré de sable dans l'herbe de la pelouse. Un ruisseau, dont la chanson menue se précisait aux heures de silence, formait, retenu par un barrage, un bassin d'eau dormante. Et toutes ces choses, adaptées depuis longtemps aux goûts d'une famille, semblaient immuables; elles participaient à la sécurité des maitres.

Sécurité trompeuse. La gêne se cachait sous ces apparences heureuses; la gêne et bientôt la ruine. Les affiches de vente attristèrent un matin les piliers du grand portail, et j'appris presque en même temps que la maison était vendue à l'ancien métayer enrichi dans la débâcle de ses maitres.

Je ne l'ai revue qu'une fois depuis, et quoique rien n'y fût changé complètement, avec son crépi neuf et ses contrevents repeints, elle m'apparut méconnaissable. Le nouveau propriétaire m'en fit lui-même les honneurs, très fier et peu gêné de son personnage. A vrai dire, les étables, les écuries avaient gagné au changement, à peu près vides autrefois, peuplées maintenant d'animaux de bonne race. La porcherie surtout était un modèle du genre. Mais quel désenchantement en entrant dans la maison! Le rez-de-chaussée, seul habité maintenant, était meublé à la mode des paysans riches: les lits drapés en cretonne à ramages criards, l'armoire à glace et la commode en noyer ornée du bouquet de mariage sous globe, la garniture de cheminée en simili bronze et, sur les murs, des chromos patriotiques, L'Alsace et la Lorraine, et, en symétrie, les portraits de Gambetta et de Monsieur Thiers. Une odeur de neuf et de renfermé émanait des chambres, jamais ouvertes, car le ménage couchait à la cuisine, dans le lit aux couettes épaisses légué par les ascendants. Quant au premier étage, ce n'était plus qu'un vaste grenier; des sacs d'avoine ou de blé, avec des trottements de rats inscrits à la surface. Un épervier, quelques nasses, un trémail séchaient au soleil, suspendus au mur de la galerie, à la place où souriaient naguère en leurs cadres de bois noir filetés d'or de belles dames de Reynolds et de Lawrence.

Au jardin, les changements n'étaient pas appréciables à première vue. Les grands chênes étaient debout, intacts les cabinets de charmilles et les tonnelles de chèvrefeuille. L'emplacement du tennis même était resté, mais agrandi, transformé en aire

à battre le blé. Les pelouses jusque-là tendres aux rondes de jeunes filles, aux poursuites du colin-maillard, étaient maintenant déshonorées, souillées comme le sol d'une basse-cour. Des cochons s'y vautreient, des troupeaux d'oies et de canards les piétinaient, se rendant au vivier bourbeux transformé en abreuvoir. J'ai voulu revoir les allées, les tonnelles; Livrées à elles-mêmes, elles avaient bien vite perdu leur alignement d'architecture végétale. Une herbe drue, l'herbe des lieux abandonnés, des cimetières ou des ruines, les avaient envahies; les branches en croissance se rejoignaient, hostiles aux visiteurs. On eût dit que par un geste pieux ces témoins des heures passées cherchaient à repousser les importuns, à garder l'intégrité du souvenir...

Au moment où je m'éloignais, une voix de bouvier rude et forte entonnait un air populaire. Et cette musique brutale me rappelait en contraste les voix claires des jeunes filles qui s'envolaient comme un gazouillement de volière du nid familial.

Autre temps, autre chanson. La chanson du travail, celle qui rythme le pas du laboureur, a détrôné la musique du sentiment et du rêve. Faut-il s'en plaindre, faut-il s'attendrir sur la sentence d'exil qui frappe la bourgeoisie rurale?"

### 3. "CROQUANTS", "BICANARDS" ET "PIQUÉS DE L'AIGLE"

Pouvillon exagère sans doute le spectacle de cette aisance paysanne dont l'homme de la ville manque rarement une occasion de se gausser. Et les Saint-Antoninois urbanisés (ou les Parisiens) qui vont encore aujourd'hui répétant que "les paysans aiment l'argent" ne sont pas rares. C'est même un automatisme mental qui fleurit souvent dans l'esprit de ceux dont le salaire et la "noblesse" est à l'abri des aléas du marché et des intempéries. Un argent sans odeur, ordonnancé par les grandes médiations collectives du salariat et de l'état, s'opposerait à la filiation individuelle presque honteuse, poisseuse, du profit agricole. Cette mauvaise foi inconsciente puise sa vivacité toujours prête à renaître dans le vieux fond d'idéologies anti-paysannes.

Même un homme de ce terroir aussi généreusement éclairé que Léon Cladel participa parfois à ce consensus: " Léon Cladel, fraîchement débarqué d'un village reculé de Tarn et Garonne, tout épris de raffinement parisien mais se sentant mal à l'aise et coupable dans le monde littéraire de la capitale, leur lançait des injures, les traitant de "quadrupède ambulante sur deux pieds... Avidé, envieux, hypocrite, fourbe et cynique, couard et brutal, (le paysan) est partout tel quel. au Sud comme au Nord". "(1)

Ce soupçon tient aussi à une nostalgie secrète des racines (il n'est guère d'urbains qui n'aient quelques filiations rurales) à un ressentiment diffus. Pour l'urbain, le moindre brimborion d'opulence paysanne fait signe d'exclusion comme s'il se sentait rejeté d'un paradis perdu. La rusticité même des modes de vie ruraux est perçue comme une ruse, un trompe l'oeil. Elle cache presque toujours un secret, une convoitise, un "vice typiquement rural": le goût du bas de laine. La répétition de ce face à face et de ce malentendu tient sans doute au fait que c'est un débat qui n'oppose pas seulement les individus et les groupes sociaux (ruraux-urbains) mais qui divise aussi chacun en son for intérieur. Deux temporalités économiques, deux modes de vie s'opposent là, où chacun cherche confusément le miroir de son désir. D'un côté des flux monétaires accélérés, liés aux instances territoriales abstraites (l'état, les grandes villes, le capital), de l'autre des cycles très lents à la fois discontinus (les saisons, les rythmes du travail) et inscrits dans une temporalité très longue où se conjuguent les rythmes de la transmission patrimoniale et de la biologie

Cette moquerie dont le monde paysan est l'objet, au tournant du siècle, n'est pas seulement le fait de notables comme Pouvillon. La population ouvrière de Saint-Antonin participe aussi souvent de ce climat: " ...quand j'étais jeune, on n'aimait pas bien les paysans... Je me rappelle ...ils avaient toujours un panier au bras. Je leur prenais toujours ce panier puis je galopais tant que je pouvais. Il fallait que mes autres camarades aillent me le prendre pour le leur donner car je ne voulais pas le leur rendre. C'est pour vous dire!...On se moquait d'eux, on les appelait les bicanards... Entre nous, vous savez, les paysans, ce

---

(1). Th. Zeldin, ouvrage cité, tome I, p 162.

sont eux qui sont responsables des élections..."

La tirade que Jean Manié place dans la bouche d'une de ses amies est aussi révélatrice de cette hostilité: " — Si c'est possible, criait Quinette, cette bande de croquants, ils ne connaissent pas la misère, ils n'aiment qu'eux, ils n'ont que le souci de mettre des sous dans leur bas de laine, je te leur en foudrais des gosses pour les servir et ne pas les payer. Quand je me rappelle, pauvre Tintin! Tu n'as pas de chaussettes; un soir d'hiver, jour de foire de Saint-Antonin, ton patron t'avait laissé sur le foirail, avec une couche de neige, pendant que lui cassait bien la croûte avec une bonne chopine, au chaud au cabaret, surchauffé par les vins chauds qu'il se buvait. Et Tintin piétinait dans la neige, avec un froid aux pieds que tu en as eu un mal au ventre, tu as failli en crever. Mon pauvre Tintin! Et lui, quand il est revenu, il n'a pas daigné t'offrir une boisson chaude, un peu de bouillon. Tu avais ton ventre creux depuis le matin jusqu'au soir quatre heures; il a livré les boeufs vendus, il t'a dit seulement: " Il faut rentrer car le temps n'est pas beau." Il recommençait à neiger. Ah! c'est bien ça, les croquants, ils ne pensent qu'à se remplir la panse les jours de foire, c'est une fête pour eux. Heureusement que tous les paysans ne sont pas pareils!". (1)

La violence de l'invective fait bon ménage ici avec la modération de l'expérience et, au total, ce discours paraît déjà moins entaché de mépris social que celui de Pouvillon.

On peut noter au passage que le vocable de "croquant" a subi en un siècle une inversion de sens et de valeur.

Au XVIII<sup>ème</sup> siècle, il désignait les insurgés fiscaux du Bas Rouergue et du haut canton de Saint-Antonin. On peut imaginer qu'à cette époque et dans la bouche d'une prostituée saint-antoninoise (telle est la profession de la femme à qui Manié prête cette tirade), le mot aurait eu une connotation positive. Un siècle plus tard, il s'apparente plutôt à un juron sans aménité.

On peut imaginer que cet environnement ne contribue pas pour rien à la démoralisation du monde rural. Dès cette époque, ceux des agriculteurs qui ont assez d'aisance pour payer des études, orientent assez souvent leur progéniture vers d'autres horizons professionnels.

---

(1). Jean Manié, ouvrage cité, p 71.

#### 4. PERMANENCES ET LENTEURS DU CHANGEMENT

Les transformations de l'agriculture saint-antoninoise s'inscrivent dans le contexte d'un mouvement de très longue durée d'inversion des zones de prospérité de la région. Pendant longtemps le causse a eu la réputation d'une terre riche. La plaine alluviale en contre-bas (Garonne, Tarn, Aveyron), exposée aux inondations, longtemps mal drainée, avait une réputation d'insalubrité. Les ségalas du Haut Aveyron étaient des terres de misère dont les habitants faisaient figure de "damnés de la terre". La lente conquête de la plaine d'un côté, puis, la révolution des engrais de l'autre, ont inversé cet ordonnancement de la richesse. Dans la deuxième moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'agriculture est en reflux sur les causses de Saint-Antonin tandis qu'elle progresse dans la plaine et les ségalas.

Mais ces transformations sont très lentes, presque multi-séculaires. La description par sa propriétaire d'une ferme moyenne de Saint-Antonin, vers la guerre de 14, diffère encore peu de celle que faisait le Maire au début du XIX<sup>ème</sup> siècle(1).

*"... Une propriété de douze ou treize hectares, c'était à cette époque l'exemple type de découpage du pays, une propriété moyenne. Sur ces douze hectares, nous avions toujours une grosse paire de boeufs, des "salers", des boeufs bruns qui n'étaient pas clairs comme ceux de la Garonne. Et puis il y avait presque toujours un petit troupeau de 24 têtes de brebis, c'était le gros rapport de la propriété, quelques cochons parfois et un cheval. Voilà ce qu'il y avait sur ces petites terres. Et pour vous donner une idée, par très beau temps, quand nous avions un mois de juin magnifique, nous avions des terres arables pour le blé, le maïs, les haricots secs ... mais nous avions surtout des prairies où l'herbe était très fine. Pour faire la saison des foins, il fallait compter un mois avant qu'il soit coupé, tourné ... monté au hangar. Et encore, nous avions une racleuse que le cheval faisait marcher, c'était déjà exceptionnel. ..."*

L'extrême division de la terre est très lente à régresser. En 1913, il y a encore dans le canton 5.860 cotes foncières non bâties et 3.204 propriétaires domiciliés pour une population totale d'environ

---

(1). Voir le chapitre sur l'agriculture dans la première partie.

9.400 habitants.

C'est aux portes de la ville que la terre est la plus morcelée car il n'est guère d'habitants de la cité qui ne possèdent au moins un petit lopin de vigne ou de terres arables. Cette emprise de l'agriculture urbaine d'autosubsistance englobe la bordure des causses les plus proches de la ville. Celui du Bosc notamment où la terre est la plus fertile.

Malgré l'apparition de spécialisations nouvelles, la "polyculture de détail" et l'autosubsistance domineront pendant longtemps encore le paysage rural saint-antoninois.

Pendant longtemps l'argent y circule peu et les besoins monétaires sont au demeurant fort étroits: "*...Ma mère allait presque toujours aux foires de Saint-Antonin vendre des oeufs, quelques poules, quelques lapins. Avec le produit de cette vente, elle achetait toute l'épicerie dont nous avons besoin pour le mois, presque tout ce que nous consommions était produit à la ferme... Mon père et mon grand-père, de tous temps, ont fait eux-mêmes leurs remorques et leurs charrettes. Ils avaient le bois et ils le donnaient à scier, il suffisait d'acheter l'essieu...*". L'importance et la pesanteur des stratégies patrimoniales qui orientent pendant longtemps le choix des alliances est la rançon de cette faible monétarisation de l'économie rurale: "*...Autrefois, on se mariait beaucoup entre paysans. Donc après, tout était réuni. C'était beaucoup les parents qui décidaient des mariages. Mon père et ma mère se sont mariés comme ça et le frère de mon père a dû marier la soeur de ma mère. Les deux familles avaient chacune deux enfants, ça évitait les partages coûteux...*".

La préférence pour les bovins comme animaux de trait, qui est aussi très lente à régresser, est aussi caractéristique d'une économie dominée par l'autosubsistance. Jusqu'à la seconde guerre mondiale, la vache est même souvent préférée aux boeufs dans les fermes les plus pauvres: "*... Les boeufs fournissaient beaucoup de travail mais, une fois le travail fait, ils ne rapportaient rien. Alors on pouvait bien faire le travail avec deux vaches qui faisaient leurs veaux, qui donnaient un peu de lait...c'était plus rentable. Alors que les boeufs, il fallait les changer tous les deux ans...*".

Dans cette économie faiblement outillée, le travail à la main ne disparaîtra que très tardivement: "*... Mon père faisait cinq hectares*

*de vigne. Tout était planté dans les rochers et c'était tout travaillé à la main, à la pioche..."*

La précarité du statut et des conditions de vie des métayers et des ouvriers agricoles ne se modifie aussi que très lentement: " ... Avant la guerre de 14, chez les gens riches, les domestiques ne couchaient pas dans les maisons, ils couchaient avec les bêtes. Ils étaient un peu maltraités...." . "... Mon grand-père était métayer à Servanac pour le notaire de Septfonds. Vers 1910, il fallait encore qu'il aille tous les dimanches de Servanac à Septfonds - ça faisait six kilomètres - pour porter tant d'oeufs, tant de canards, tant de poulets. Et tous les dimanches sans exception! Au moment du dépiquage, le patron venait surveiller les opérations. Il prenait le tas de blé et il partageait le tas de blé à moitié avec le métayer...". Dans l'agriculture saint-antoninoise, le travail "à moitié" sera pendant longtemps un facteur d'inertie et de découragement. L'absence de plus en plus fréquente des propriétaires, à partir du tournant du siècle, améliorera cependant considérablement la position contractuelle et le rapport de force au profit des métayers.

## 5. REVOLUTIONS TECHNIQUES ET SPECIALISATIONS NOUVELLES

Nous avons déjà noté, pour la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle, les progrès réalisés à Saint-Antonin dans le rendement des blés, le recul des cultures industrielles et la lente progression de l'élevage et des fourrages dans les produits du sol. L'autosubsistance domine cette agriculture et elle en restera un des traits essentiels jusqu'à la seconde guerre mondiale.

L'évolution de l'outillage et du cheptel des animaux de trait suggère davantage l'idée d'une évolution très lente que d'une révolution. Les premiers chevaux à usage de trait semblent faire leur apparition au milieu du XIX<sup>ème</sup> siècle: " ... Mon arrière-grand-père avait des mulets. A l'époque ils ne labouraient pas beaucoup, ils faisaient presque tout à la bêche. Ils avaient des mulets pour faire des petits charrois ou tracer les sillons pour semer le maïs. Alors ils avaient des jeunes mulets qu'ils dressaient et qu'ils revendaient. Après ils ont acheté une jument qu'ils ont faite pouliner aux environs de 1850 et de là ils ont toujours eu un cheval et une paire de boeufs ou une paire de vaches, ça dépend des périodes. A partir de la guerre de 1914, on a eu une paire de juments et même quand j'étais jeune on avait trois poulinières...". Cette chronique est exceptionnelle, elle est celle d'une ferme relativement aisée et innovatrice du causse de Cazals. La progression du cheval est très lente dans les fermes saint-antoninoises et la très grande majorité des attelages que le tracteur remplacera après les années cinquante sera encore composée de boeufs. Au demeurant, le mauvais état des chemins ruraux, les pentes abruptes qui mènent des causses aux vallées seront longtemps défavorables aux chevaux. Pourtant ils se répandent dans les fermes les plus prospères. On les emploie surtout pour les travaux les plus légers: herser, rateler; ils servent au transport des biens et des gens; ils sont le luxe d'une économie pauvre.

Du côté des autorités, l'encouragement de la race chevaline, connaît des fluctuations que signale cette correspondance du maire:

" Une station d'étalons de l'état existait il y a quelques années à Saint-Antonin. Elle n'y fut pas maintenue parce que l'installation n'en était pas satisfaite. L'industrie privée y a suppléé depuis tant bien que mal. Nous avons toujours eu un établissement de ce genre,

souvent deux mais les étalons sont de race et de qualité médiocres. L'installation est mauvaise, à ce point que dans l'intérêt de la circulation sur la voie publique et des moeurs, je serais dans l'obligation de faire fermer celui qui seul existe depuis trois ans. Cependant il répond à un besoin très réel et considérable pour notre contrée. Le nombre des juments saillies annuellement dans ce mauvais établissement est de 200 environ et il serait plus que doublé si nous avions une station d'étalons de l'état."(1).

Cette lettre révèle à la fois à quel point le souci des bonnes moeurs et l'hygiénisation de la cité prévalent alors sur tout autre motif et à quel point aussi la confiance aveugle dans l'initiative de l'état inhibe les possibilités d'initiatives locales positives.

La préférence pour les attelages de boeufs est aussi caractéristique d'une non spécialisation des animaux de trait. Ils sont souvent engraisés après la période des labours et vendus comme viande de boucherie. Ils se vendent mieux sur ce marché que les chevaux dont le cycle de remplacement est beaucoup plus lent.

L'introduction de la charrue semble aussi avoir été très lente à Saint-Antonin. Les premières démonstrations dont nous avons trouvé trace remontent à la période de construction de la voie ferrée (vers 1857) mais elle ne commence vraiment à se répandre qu'à la fin du XIXe siècle. Le brabant, lui, fait une timide apparition aux lendemains de la guerre de 14 mais il n'est pas rare que l'antique araire soit encore employée à la veille de la seconde guerre mondiale. Ainsi vers 1940 dans une ferme assez prospère du causse: "... moi, j'ai toujours connu le brabant mais aussi l'araire. Le brabant c'était pour le labour complet. Mais au printemps on traçait le sillon pour semer le maïs, les pommes de terre, les haricots, ... avec une araire, une charrue en bois avec simplement un soc en fer dessous. ..."

Quant aux faucheuses et aux moissonneuses, leur introduction n'est pas plus rapide. Pour Manié, jeune ouvrier agricole vers 1900, une faucheuse chez un nouveau patron est encore un élément de surprise. Une moissonneuse-lieuse, à la même époque, est un spectacle hautement futuriste: "... chez nous on l'a achetée en 1930. Mais la première qui est arrivée dans le pays c'était un voisin de chez nous qui était assez aisé. Il l'avait commandée en Amérique vers 1907 ou 8. ... elle était arrivée en pièces détachées et il était venu un américain pour la monter,

(1). Arch. Mun. St-Antonin; Reg. Corr.; 17-12-1879.

*c'était une révolution!* ". Un garagiste qui a commencé par vendre des machines agricoles confirme ce retard de la mécanisation de l'agriculture saint-antoninoise.

*"... Quand je suis arrivé ici, au début des années 30, je vendais pas mal de faucheuses. Il n'y en avait pas tant que ça encore, beaucoup moins qu'à Nègrepelisse (dans la plaine) par exemple. Ici, ils faisaient encore beaucoup de choses à la main alors qu'à Nègrepelisse ils en étaient déjà aux lieuses. C'était assez retardataire ici, les agriculteurs n'étaient pas très riches alors il fallait se débrouiller ..."*

Tous les témoins de cette époque ont le souvenir d'une accélération après la guerre de 14. Alors, mais alors seulement, on commence à parler d'une révolution technique: *"... il y avait cette mécanisation tractée par les chevaux qui a changé complètement le travail, qui nous a fait faire un bond en avant formidable. On avait des faucheuses, des moissonneuses-lieuses, l'entrepreneur venait battre le blé à la ferme... Cette mécanisation, il me semblait qu'on l'avait pour toujours, que ça ne changerait plus ... c'était déjà un progrès tellement important..."*

La machine à vapeur aussi a été un facteur de changement. La première qui ait laissé une trace dans l'agriculture saint-antoninoise est celle que le pharmacien installe, en 1878, sur un domaine privé pour écorcer les bois. Elles se multiplient vers 1890 et plusieurs entrepreneurs de la cité louent leurs services pour battre le blé ou presser les fourrages. Mais chez les petits propriétaires, le dépiquage à la main se pratique encore après la guerre de 14.

Le tracteur, quant à lui, ne fait qu'une très timide apparition à la fin des années trente et à la veille de la guerre, ils se comptent sans doute, dans toute la commune, sur les doigts de la main.

#### Déclin des productions traditionnelles et spécialisations nouvelles.

La crise du phylloxéra (1870-1890) et celle des prix agricoles des années 1880 ont profondément déstabilisé la société agricole saint-antoninoise, jamais au cours de la période étudiée l'exode rural ne sera plus massif qu'à ce moment là. Ce sont les petits propriétaires qui sont les plus touchés car, le vignoble était très morcellé et parce qu'ils avaient peu d'alternatives. C'est une période de repli sur l'agriculture

vivrière. Beaucoup sans doute aussi fournissent la main-d'oeuvre des carrières et exploitations de phosphates qui sont alors à leur apogée et nécessitent un grand volume de charroi. Même l'élevage qui avait progressé jusqu'à 1866 est alors en recul.

EVOLUTION DU CHEPTEL A SAINT-ANTONIN (1)			
	1866	1872(2)	1911
Ovins	10097	6945	2800
Bovins	768(dont 36 vaches)	678	1200-1500
Chèvres	29	27	200
Porcs	287	440	1000
Chevaux	189	173	?
Anes	43	33	?
Mulets	41	38	?
	122 ruches	250 chiens 28 dindes 95 canards 800 poules 820 pigeons	

(1). Source: recensements(1866 et 1872) et correspondance du maire(1911); Arch. Mun. St-Antonin.

(2). Ces chiffres, notamment pour les bovins et les chevaux, enregistrent sans doute le déficit caractéristique des périodes d'après-guerre.

La pêche professionnelle dans l'Aveyron disparaît aussi à la fin du XIXe siècle. Quatre ou cinq pêcheurs à Saint-Antonin, presque autant à Penne, approvisionnaient auparavant en poissons les marchés locaux. On n'en trouve plus trace au recensement de 1911.

Le syndicalisme trouve à l'occasion de cette crise ses premiers échos dans le monde agricole saint-antoninois. En 1885, une partie du conseil municipal pétitionne pour soutenir les mesures protectionnistes réclamées par la Société des Agriculteurs de France pour les blés et les animaux gras. En trente années, de 1870 à 1900, la production viticole baisse de moitié(3). Chassé des terres que l'on défriche un peu

(3). D'après les chiffres de l'octroi.

partout, le mouton lui aussi est en recul. En défi à cette crise, la spécialisation fourragère, plus rémunératrice, émerge à Saint-Antonin à la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Elle est rendue possible par l'accroissement de la demande qui résulte de la spécialisation à outrance de vastes régions (Languedoc viticole, régions céréalières du nord). La reconversion dans le négoce d'une partie des anciens propriétaires fonciers crée des filières de commercialisation à longue distance que favorise aussi l'apparition des machines à presser. Le canton de Caylus et de Vaour, la vallée de la Vère connaissent une évolution similaire. Vers 1910, il s'exporte en moyenne 1.700 tonnes de fourrage par an de la gare de Penne et, en 1920, on en charge 5.600 tonnes à Saint-Antonin. Le fourrage représente à cette époque environ le tiers du trafic transporté sur la ligne Laxos-Montauban et ce n'est pas un trafic à courte distance car Saint-Antonin vend du fourrage jusqu'en Belgique. Dans le bilan énergétique de la France de cette époque, la région de Saint-Antonin est fortement exportatrice de "pétrole vert". Sur la base de 8 francs le quintal vers 1910, le chiffre d'affaire des expéditions de fourrage qui se font au départ de Saint-Antonin (une partie vient du canton de Caylus) représente un chiffre d'affaire de 480.000 F soit la moitié du chiffre d'affaire de l'ensemble des foires du canton tel que l'évaluait le maire en 1881(1). Ce boom des fourrages provoque un recul général des terres labourées et l'accélération de la diminution du cheptel des moutons en est aussi la conséquence. Beaucoup d'agriculteurs signalent qu'il était courant, avant et après la guerre de 14, de réduire le cheptel (y compris les bovins) pour vendre du fourrage. La montée en puissance de l'automobile va précipiter ensuite le déclin de cette spécialisation. Il s'amorce dans les années trente, période pendant laquelle, par compensation, le cheptel s'accroît à nouveau(2). Les grands et moyens troupeaux sont cependant totalement étrangers au paysage rural saint-antoninois de l'entre-deux-guerres. Une progression de l'élevage à cette époque cela veut dire, dans chaque ferme, quelques moutons de plus, une deuxième paire de boeufs ou deux ou trois vaches pour vendre quelques veaux de boucherie. Le paysage rural est toujours dominé par la polyculture: *"...Dans mon enfance, ici, (entre 1930 et 1940) nous ne connaissions pas les étourmeaux et les sansonnets. Ce sont des oiseaux qui suivent les troupeaux et comme il y avait très peu*

(1). Voir la correspondance citée au chapitre sur les foires.

(2). Signe de cette progression il y a, en 1932, 600 moutons, en moyenne, aux foires de Saint-Antonin.

LA CULTURE DU CHANVRE A VAREN(1)

Ce que l'on ne voit plus dans nos régions, c'est la culture du chanvre, qui était pratiquée en général par tous les propriétaires-cultivateurs dans tous les champs appelés "chênevières" (canabar) terrains choisis dans les meilleurs et de préférence dans les bas-fonds et sur les rivages de la rivière.

Cette culture ... exigeait une grande "routine", puisque le chanvre était traité par les familles de cultivateurs (chaque membre y trouvait son rôle) de la semence jusqu'au moment où, après avoir été filé à la quenouille et au fuseau par la main féminine des paysannes et tournée au rouet, il était livré en écheveaux de fil aux mains du tisserand du village ...

...La graine de semence appelée "chênevis" (canabou en patois) semée en sillons au printemps donnait des tiges de 2 à 3 mètres de hauteur (analogues aux topinambours ou au sorgho) qui étaient éclaircies et butées dès que possible.

Il existait les pieds mâles et les pieds femelles (ces derniers donnaient la graine).

La récolte se faisait en août-septembre. Les pieds mâles d'abord, étaient mis en bottes de 15 à 20 centimètres de diamètre, attachées avec des brins d'osier ou de petites tiges de chanvre; les pieds femelles subissaient la même opération après que la graine eut été battue.

Toutes ces bottes étaient transportées aux bords de l'Aveyron.

...

Là, sur la berge, elles étaient liées l'une à côté de l'autre, de façon à confectionner, avec des barres en travers dessus et dessous, une espèce de radeau de 5 à 6 mètres carrés de surface; autant de radeaux suivants la quantité de bottes.

Ils étaient ensuite glissés dans le lit de la rivière, peu profonde à cet endroit, placés l'un contre l'autre, chargés de grosses pierres, afin qu'ils soient bien immergés et laissés dans l'eau pendant 6 à 8 jours, même plus si on le jugeait nécessaire. Cette opération appelée "rouissage", qui avait pour but de décomposer l'écorce et de la détacher de la tige (substance dure comme du bois: "Las Bargaillos" ou "luquetz") prenait fin après la durée de l'immersion.

C'est alors que le paysan s'engageait dans le travail le plus pénible et le plus malsain de cette culture: Il entrait dans l'eau à la hauteur du genou, vêtu d'un vieux pantalon, le torse nu, commençait par détacher des bottes de chanvre et, l'une après l'autre, par un formidable moulinet au-dessus de sa tête, les battait de toutes ses forces sur le flot de l'eau jusqu'à ce que l'écorce fut bien détachée de la tige.

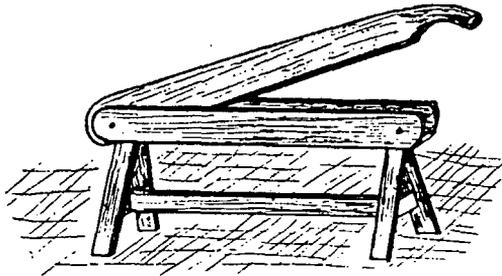
Après ce battage, ces javelles étaient placées sur la berge, disposées debout en faisceaux afin de les égoutter et sécher. Ainsi, après quelques jours le soleil avait tout naturellement terminé ce travail.

(1). Extrait de "Varen, son histoire" par F.Bouzinac; ouvrage cité

Une fois bien sèches, elles étaient portées sous un hangar, passaient dans les mains des femmes. C'est là que commençait leur travail: c'était le broyage.

Cette opération consistait à séparer l'écorce (qui devait être le fil) de la tige, laquelle ne pouvait être utilisée que pour allumer le feu. ...

Pour le broyage, était employé un appareil spécial appelé: "la broie" (las bargos. en patois), grosse lame de couteau en bois fixée sur un bâti à 4 pieds et articulée comme une cisaille. C'est sous cette lame, formant poignée à l'extrémité libre et maniée d'une main, que la broyeuse faisait passer en travers le paquet de tiges qu'elle tenait de l'autre main. pour les écraser et briser sous le poids de cette machine en mouvement.



La Broie (las Bargos), pour broyer les tiges de chanvre.

Ainsi broyées, les tiges totalement disparues, il ne restait dans la main de la broyeuse, qu'une grosse poignée de filasse de chanvre, laquelle était passée ensuite entre les pointes d'une grosse corde et puis, d'un gros peigne pour finir d'enlever toutes les brindilles de tige qui s'y trouvaient accrochées.

Ces toisons livrées aux mains des fileuses à la quenouille et au fuseau, arrivaient toutes filées dans la boutique du tisserand.

C'était en général pendant les longues veillées d'hiver que les fileuses effectuaient ce travail.

Comme elles étaient nombreuses à cette opération monotone, tous les soirs elles se donnaient rendez-vous. par groupes, tantôt chez l'une, tantôt chez l'autre pour passer la veillée en famille de façon que celle qui recevait, supportait les frais du feu et de la lumière (éclairage avec "lou carèl" ou "lous candélois") (lampe à huile ou petites torches fabriquées avec de la résine).

Ces petits clubs de quartier ne manquaient pas de charme, surtout pour les gosses qui pouvaient s'y faufiler. Dans cette petite potinière il y avait toujours de jolis contes à entendre, des histoires vraies, c'est à celle qui ferait rire le plus ou amuserait le plus. Les événements du pays étaient là aussi passés en revue et au crible. Nul n'était exempt de passer devant ce tribunal.

On taillait un "complet" ou un "pardessus" à Pierre ou à Paul, ainsi qu'une "robe ou un manteau" à Catinèlo ou Myoun. C'était le cinéma de l'époque. leur seule et petite distraction. ...

*d'élevage, ici, il n'y en avait pas. Et moi qui suis très près de la nature, quand j'en ai tiré un pour la première fois, il y a vingt ans, je ne savais pas ce que c'était. ...".*

Faute de circuits de ramassage, la production laitière est peu importante dans la région jusqu'en 1940. Jean Doumerc signale pour tant en 1902(1) que: "... Fenayrols (dans le canton de Saint-Antonin) envoie journellement à Toulouse 16 à 17 bidons de lait. ...". Le fait même que cette quantité soit soulignée comme une manière d'exploit signale la faiblesse régionale du trafic des produits laitiers.

Au début du siècle et en dehors des fourrages, la région de Saint-Antonin est aussi réputée pour ses boeufs gras. La race locale de grands boeufs rouges dite "salers" est alors réputée jusqu'à Toulouse. Les bouchers de la "ville rose" viennent alors s'approvisionner sur les foires de la cité et on raconte encore à Saint-Antonin "qu'ils laissaient sur leurs quartiers de boeufs un morceau de peau rouge pour faire voir à leur étal la qualité et l'origine de leurs viandes...". A la même époque, Doumerc signale aussi d'importantes expéditions de gibier, volailles et truffes au départ de la gare de Saint-Antonin.

Le cheptel saint-antoninois se modifie assez rapidement entre les deux guerres. La mécanisation pousse au remplacement des boeufs par les chevaux. La race des boeufs "salers" disparaît peu à peu, remplacée progressivement - quand ce n'est pas par le cheval - par les boeufs blancs de l'Aquitaine qui ont la réputation d'une meilleure résistance à la chaleur.

## 6. EXPLOSION ET DECLIN DES FOIRES

A la fin du second empire et dans les premières décennies de la troisième république, on assiste à une véritable explosion des foires et des marchés. Au milieu du XIXème siècle, une nouvelle halle est construite à Saint-Antonin et il faut se lever tôt (3 heures en hiver et 4 heures en été) pour y assister aux transactions sur les grains. Entre 1860 et 1880, les places et les promenades sont aménagées et agrandies pour faire place aux étalages et aux foirails (il y en a un pour les boeufs et un autre pour les porcs et les moutons). En 1860, le maire de la cité décrit en ces termes les foires de Saint-Antonin:

---

(1). Le Tarn et Garonne: Histoire, sciences ... . Ouvrage cité p 81.

"... Les foires de Saint-Antonin au nombre de treize par an sont autrement importantes que celles de Bruniquel notamment pour les bêtes à laine, les boeufs gras en très grand nombre que les bouchers de la Provence, de Toulouse et Montauban viennent acheter. Sur notre place, il y a beaucoup de gibier, des truffes, des pruneaux, du genièvre, des graines de trèfle et de luzerne. ...".(1)

Par les concours, comices, prix d'encouragement qu'ils multiplient, l'Empire, et surtout la République, encouragent ces foires. Montauban n'a pas le privilège, à cette époque des concours départementaux et un système de rotation en fait profiter chaque année un centre différent. Il s'en tient à plusieurs reprises à Saint-Antonin, souvent à l'occasion de la fête patronale. Ils sont l'occasion de déplacements de fanfares et de festivités. Le Préfet ne dédaigne pas d'y promener son bel uniforme. Des conférences agronomiques sont aussi organisées ces jours-là et l'on peut y assister à des démonstrations d'engrais et de charrues. Les agriculteurs en attendent une animation de la demande, les négociants une multiplication de l'offre. Les autorités croient à l'efficacité du spectacle comme antidote aux routines. En 1862, le préfet écrit au président du comice agricole de Saint-Antonin: " ...Si vous connaissez dans votre circonscription quelque domaine susceptible, à l'aide de quelques améliorations de détail, de concourir pour la prime annoncée, vous voudrez bien vous mettre en rapport direct avec le propriétaire et stimuler son activité. Il est vivement à désirer que les agriculteurs de Tarn et Garonne se montrent dignes de la haute récompense que le Gouvernement de l'Empereur présente pour la première fois à leurs efforts et à leurs travaux...

...La lice n'est sérieusement et réellement ouverte qu'aux propriétaires ou fermiers de domaines soumis à une culture sagement dirigée, en rapport parfait avec les circonstances locales où elle se trouve placée, bien réglée dans ses dépenses et productive dans ses résultats. Le jury n'a point à décerner une prime d'encouragement mais à récompenser des résultats acquis, d'une authenticité incontestable et dont l'exemple puisse être sûrement invoqué pour démontrer comment l'économie dans les dépenses, l'ordre dans le travail, le perfectionnement raisonné des méthodes culturales, l'heureuse alliance de la science et de la pratique et enfin une juste subordination de la culture aux circonstances qui la dominent, créent la prospérité présente et

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

assurent l'avenir des exploitations rurales.

*Une somme de 500 F et des médailles d'argent seront distribuées entre les divers agents de l'exploitation primée...*

Les foires se multiplient à un tel point que le succès n'est pas assuré pour toutes. En 1869, dans le canton de Saint-Antonin, il y en a 12 à Verfeil, 12 à Parisot, 17 à Laguëpie et 12 à Saint-Antonin. Dans une aire aussi proche il y en a davantage encore à Vaour, à Penne, à Bruniquel, à Montricoux, à Septfonds, à Caylus... Prenant en compte ce dénombrement, le conseil municipal de Saint-Antonin émet cette année-là un vœu défavorable à la création de foires à Tonnac (dans le Tarn) et à Fenevrois: "*Fenevrois n'est qu'à sept kilomètres de Saint-Antonin ... Les foires à Fenevrois seraient sans utilité et présenteraient même des inconvénients ...*"(1). Une autre fois, ce sera à propos de projets similaires à Cazals ou à Lavaurette; la moindre bourgade tente, à cette époque de créer ses propres foires. A la fin du XIX<sup>ème</sup>, ces créations de foires ou de marchés et les modifications de dates de ces marchés alimentent d'innombrables querelles de clochers. Ces modalités sont en effet soumises à l'approbation de la préfecture qui consulte généralement les édiles du voisinage. Ces derniers sont rarement favorables aux projets de leurs voisins et ce d'autant moins qu'ils sont plus proches. C'est ainsi que la municipalité de Saint-Antonin ne soutient pas le projet d'une nouvelle foire aux chevaux à Caylus mais en accepte le principe à Caussade. La concurrence est alors très vive entre les foires et la suprématie n'est jamais assurée. D'autant que l'alchimie du succès ou de l'insuccès de ces foires est secrète et fluctuante. Une correspondance detrains plus ou moins avantageuse, la réputation d'un restaurateur ou d'un maréchal-ferrant, le zèle intempestif d'un employé des contributions ou de l'octroi, les tracasseries d'un commissaire de police, des rivalités politiques, peuvent faire pencher la balance de façon imprévisible.

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, autant les marchés de Saint-Antonin sont mal approvisionnés et peu fréquentés (la municipalité s'en plaint depuis le début du siècle) autant les foires paraissent encore prospères bien que déjà s'amorce une concurrence plus vive des foires de Laguëpie à l'autre bout du canton. En 1881, le maire écrit: "*... Le commerce*

---

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

agricole n'a jamais eu de l'importance dans le canton, le pays se suffit et consomme à peu près ce qu'il produit. Il y a quelques exportations de vin et de céréales mais en très petites quantités. Soit en vin 600 hectolitres: 30.000, en céréales 1.000 hectolitres: 20.000. Les marchés de Saint-Antonin sont nuls. Il en a été créé à Laguépie depuis cinq ou six ans. Les marchés sur les limites du département de l'Aveyron, du Tarn et du Tarn et Garonne sont assez suivis mais les marchandises qui s'y vendent sont de peu de valeur: des pommes de terre, des châtaignes, des barriques, du jambon. C'est cependant là un accroissement d'affaires appréciable à 500 par marchés, soit dans l'année 25.000 F.

Les foires sont nombreuses dans le canton, il y en a 12 à Saint-Antonin, autant à Parisot et 13 à Laguépie. Les foires sont généralement bonnes. Il s'y fait beaucoup de transactions sur les boeufs gras, les boeufs de travail, sur les moutons et les porcs gras, dans la saison. En adoptant une moyenne de 75.000 F par foire, on arriverait à un total d'affaires de plus de 2.000.000. Je crois qu'on peut adopter comme approximatif ce dernier chiffre. ... J'ai omis dans les produits agricoles le tan ou écorce qui est un des produits de la commune de Saint-Antonin dont la plus grande partie est exportée. Cette partie peut représenter des ventes pour 20.000 F. ..."(1).

En 1892, ils se crée même trois nouvelles foires spécialisées à Saint-Antonin dont une pour les moutons et une pour les chevaux. La réputation de ces foires aux chevaux semble aller jusqu'en Espagne. C'est du moins ce que donne à penser une correspondance du maire (il est lui-même en relation d'affaires avec l'Espagne pour ses tanneries) qui prévient en 1911 un marchand de la province de Huesca que " ... Le 30 octobre, il y aura à Saint-Antonin, à l'occasion du concours agricole, un marché aux chevaux, poulains, mules et mulets. ... Cette date coïncidant avec des marchés environnants celui de Saint-Antonin sera certainement bien garni, aussi nous espérons que vous en profiterez pour faire des acquisitions et nous amènerez dans notre ville le plus grand nombre de vos collègues.

Des primes et des diplômes seront accordés aux plus jolis sujets. ..." (1)

Mais toutes les foires ne connaissent pas cette animation.

---

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

Au village de Varen, par exemple, entre Saint-Antonin et Laguëpie, 12 foires sont créées à la fin du XIXème siècle. Mais la brève carrière de ces foires fait dire à Félix Bouzinac, dans sa monographie sur Varen, que la nouvelle halle (construite par la municipalité vers 1890) servira plus souvent de lieu de bal et de festivité qu'au négoce.

L'appât du gain, le mouvement des affaires, l'alchimie des échanges et de la richesse, n'expliquent pas exclusivement cette frénésie de création de foires qui s'empare alors du moindre village. Une foire réussie c'est aussi, à cette époque, une fête. Un habitant de Laguëpie raconte qu'" *...autrefois quand nous étions jeunes, les jours de foire, les types étaient encore là à 10 heures du soir à chanter et à crier...*". Et il en allait de même à Saint-Antonin: "*Il y avait beaucoup de monde. C'était une véritable fête, la foire, autrefois. Quand le paysan avait l'argent à la poche, il laissait partir sa bourgeoise ou bien si sa bourgeoise n'était pas venue, il restait tout seul quitte après à repartir sur sa jardinière traînée par son cheval mais il allait faire un peu la noce avec quelques copains. Et nous allions les voir. Quand ils avaient bien bu, c'était amusant. Ils chantaient des chansons avec leur accent. Ils ne parlaient pas trop bien français. ...*"

Il n'y a pas de foire réussie sans quelques bonnes tables où faire bombance. Et il en faut pour toutes les bourses. La réputation d'un cuisinier de Saint-Antonin, au début du siècle, pèsera d'un bon poids quant à l'animation de ces foires.

L'argent, la circulation monétaire, sont aussi de cette fête où l'exubérance et la dépense participent souvent du même mouvement. Pour beaucoup de témoins de cette époque la liquidité de la monnaie était une des conditions du succès des foires. Beaucoup associent leur déclin à l'apparition des formes abstraites de circulation monétaire où l'argent devient jeu d'écriture: "*...C'était de très grosses foires et ça durait toute la journée. Et comme à l'époque on ne payait pas en chèque - c'était pas encore connu, cette affaire là - on payait avec de l'argent, le soir les paysans restaient à la ville et la femme rentrait à la maison. Et eux gardaient quelques sous et ils allaient faire un peu la foire. ...*" .

"...Le jour où ils ont commencé à payer par chèques, ils ont détruit les foires parce que, autrefois, à Laguëpie, on ne vous payait

*qu'à 2 heures de l'après-midi, sur l'avenue de la gare. Et ça faisait travailler les restaurants et tout. Tandis que maintenant, à 10 heures du matin, ils ont acheté et puis ils vous donnent un chèque et puis ils repartent de suite et les paysans font pareil, ils repartent chez eux, ils mangent chez eux. ..."*

La forme immatérielle, différée, que la monnaie scripturale introduit dans l'échange, dissout la gestualité complexe qui faisaient de la foire un lieu où plaisirs et affaires faisaient souvent bon ménage. A la violence réelle de l'échange (tout échange est violence puisque les mécanismes du marché sont fondés sur des rapports de force), la monnaie scripturale introduit la distance et le simulacre d'une impossible rationalité. Ce simulacre participe aussi à sa manière au déclin de la fête qui était en partie un exutoire social de cette violence.

La foire est aussi, à cette époque, le temps fort essentiel des rythmes collectifs et de la vie sociale. A Saint-Antonin, il n'est guère d'échoppe ou d'atelier qui ne donne congé ce jour-là à ses ouvriers. Pour ceux qui viennent de la campagne c'est une rupture dans le rythme des jours, le moment où l'on "règle ses affaires". C'est le moment où chacun est à l'écoute des échos, des séductions, des productions du monde extérieur, véhiculés par les marchands ambulants. Le spectacle, la discussion des hommes sur le foirail, le rire du voisin, les nouvelles des parents, amis et ennemis, sont aussi importants que les emplettes que l'on y fait

Le grand succès régional, du point de vue des rythmes collectifs, c'est pendant longtemps la foire de Montauban. Surtout celle du printemps. Pour beaucoup de Saint-Antoninois et pour tous les ruraux qui ne sont pas trop éloignés d'une gare de chemin de fer c'est l'occasion privilégiée, le plus souvent la seule dans l'année, d'un voyage à Montauban: "*... A Montauban il y avait quatre grandes foires dans l'année mais on n'avait pas assez d'argent (vers 1914) pour aller à toutes ces foires alors on y allait le 19 mars, c'était la plus grande. Ah! le 19 mars, il fallait aller à Montauban à la foire. Ah! on ne pouvait pas manquer ça! Nous étions quelques-unes à peu près du même âge, nous allions à la foire. Nous partions à 10 heures au train, nous revenions à 5 heures. Alors on regardait - on n'avait pas trop d'argent - on regardait les vitrines et voilà. On achetait un peu de pain, on le prenait et on allait manger au jardin des plantes. Là, toutes ensemble,*

*on rigolait et voilà et on revenait le soir. ...".*

Toutes les communes du canton de Saint-Antonin ne sont cependant pas dans la mouvance des foires de Montauban. Laguëpie, à l'est du canton, est davantage dans la zone d'attraction des foires de Carmaux et d'Albi, la région de Parisot, au nord-est, est attirée par les foires, plus proches, de Villefranche.

Le déclin de la foire locale est souvent attribuée par les témoins, non sans raisons, à la guerre de 14 et à l'irruption du camionnage. Les discontinuités d'espace, les ruptures de charges caractéristiques du transport par chemin de fer étaient éminemment favorables à une organisation discontinue, rythmée et ritualisée de l'échange. Elles réclamaient ces lieux privilégiés et ces temps forts du négoce que constituaient les foires. L'abolition progressive de ces discontinuités par le camionnage, et la transformation des circuits commerciaux qui en résulte, leur portera un coup fatal entre les deux guerres. Mais ces considérations n'expliquent pas tout. Elles n'expliquent pas, par exemple, la moindre résistance, à ce déclin général, des foires de Saint-Antonin, et la plus grande résistance jusqu'à une époque récente, des foires de Laguëpie. Laguëpie profite sans doute de la proximité des grands centres industriels d'Albi et de Carmaux. Son marché est au point de rencontre du Rouergue et de l'Albigeois sur l'axe fondamental de leurs échanges. Il bénéficie d'une desserte ferrée de meilleure qualité. La ligne du Grand Central qui y pourvoit, prolongée vers Toulouse à partir de Lexos, a échappé à la marginalisation rapide du tronçon Lexos-Montauban. L'administration centrale n'y entretient pas de fonctionnaires d'autorité ou de surveillance (ils sont concentrés à Saint-Antonin). A cette époque, et à distance égale, il n'est pas rare que les agriculteurs préfèrent vendre sur un marché protégé des regards inquisiteurs. La tradition urbaine y est moins forte et ancienne qu'à Saint-Antonin et certains disent qu' "*...on s'y sentait davantage entre soi...*"

Symétriquement et en sens inverse le chemin de fer, nous l'avons vu, pratique une politique tarifaire qui décourage la concentration du bétail sur Saint-Antonin. De l'ouverture de la ligne à la guerre de 14, la municipalité n'a cessé de réclamer à la compagnie d'Orléans la gratuité des voyages (accordée au départ de Montauban) pour les "toucheurs" qui accompagnent le bétail. Elle réclame aussi la réciprocité pour les tarifs réduits sur les billets aller et retour (réduction accordée seulement à destination de Montauban) et des aggrandissements

à la gare de marchandises. La communauté de Penne a les mêmes problèmes: "...*Considérant qu'il a été expédié 1.713 tonnes de fourrages en 1909 et 1.634 en 1910, 794 tonnes de bois en 1910, 36 tonnes de fumier en 1910, 10 tonnes de sable en 1910, l'assemblée communale demande à l'unanimité de ses membres que la compagnie d'Orléans veuille bien installer un pont à bascule à la station de Penne. ...*"(1).

Démarches le plus souvent vaines. Les fourrages non abrités se gâtent, les phosphates sont délavés par les pluies mais la compagnie d'Orléans a décidé de façon presque inexorable, depuis 1865, de ne plus investir aussi peu que ce soit sur la ligne. Et ce, au nom d'un constat à courte vue de non rentabilité qui ne prend pas en compte la contribution du trafic local au trafic général des grands axes voisins.

Dès avant la guerre de 14, les signes de faiblesse se multiplient pour les foires de Saint-Antonin. En 1908, par exemple, le maire écrit à la compagnie d'Orléans pour demander: "... *un train supplémentaire à l'occasion du concours départemental qui aura lieu à Saint-Antonin le 8 septembre, train qui partirait de Montauban vers 2 heures de l'après-midi et repartirait vers 11 heures du soir pour arriver à Montauban à minuit. Ce train permettrait aux voyageurs des stations situées sur la ligne de Lezoux-Montauban d'assister aux fêtes de mardi qui seront particulièrement brillantes étant donné leur programme et le cadre merveilleux où il sera exécuté. Le jour du concours départemental coïncidant avec les fêtes votives de Saint-Antonin qui ...attirent un grand nombre d'étrangers, nous croyons que le nombre de voyageurs sera très considérable pour la raison citée plus haut. ...*"(2)

La compagnie accepte cette proposition sous réserve que la municipalité garantisse un minimum de recette de 296F80. Au prix de l'aller et retour Montauban-Saint-Antonin, à cette époque, cette garantie équivalait au prix du billet de 60 voyageurs. Le refus de la municipalité de garantir cette recette relativise quelque peu l'ordre de grandeur de l'affluence escomptée. En 1905 déjà, le syndicat des bouchers de Toulouse avait menacé de ne plus fréquenter les foires de Saint-Antonin si le foirail aux boeufs n'était pas déplacé (le foirail habituel était malcommode). La municipalité prend quelques mesures d'organisation mais résiste aux projets de changement: "...*Il ne vous échappera pas, Monsieur*

---

(1). Arch. Mun. de Penne; Registre des délibérations.

(2). Arch. Mun. St-Antonin; Registre de correspondance.

*le Président, que la place où se tient le concours ne serait pas assez spacieuse pour contenir les boeufs amenés et qu'en outre, la boue qu'il y a tout l'hiver par la suite de l'écoulement des eaux qui se fait très difficilement, la disposition du terrain ne s'y prêtant pas, rend la circulation très désagréable.*

*Il y a ensuite une autre question qui est encore plus grave, que vous apprécierez, je n'en doute pas. c'est qu'il existe sur la promenade un certain nombre de débitants et de commerçants qui paient de fortes patentes et des loyers très chers et qui pour eux serait la ruine complète si le foirail venait à être déplacé.*

*J'aime à croire que tenant compte de la justesse de ces observations et du bon vouloir du conseil municipal vous continuerez comme par le passé à fréquenter nos foires. ..."*

Les commerçants de la cité ont en effet mené une longue guerre pour que chaque quartier ait son foirail. L'un a celui des boeufs, l'autre les moutons, l'autre la laine, un autre encore les "comportes". On devine que le moindre changement dans ces dispositions est de nature à bouleverser les équilibres politiques de la commune. C'est un facteur incontestable d'immobilisme dont le conflit avec les marchands de bestiaux met en évidence qu'il n'est pas favorable aux foires. Un autre facteur de déclin des foires c'est aussi certainement l'octroi que, par immobilisme fiscal (une vieille habitude fiscale est plus facile à faire accepter qu'un nouvel impôt, écrivent souvent les maires de Saint-Antonin dans leurs correspondances), la municipalité, malgré les pressions de l'administration, n'abolit finalement (sous la contrainte de la loi) que vers 1928.

Les foires semblent aussi, au début du siècle, faire de moins en moins bon ménage, dans l'esprit des édiles, avec les projets touristiques qui vont désormais dominer la politique municipale. Signe de ce basculement des priorités, le foirail des boeufs est déplacé en 1914 pour faire place à l'aménagement de la promenade et accueillir l'établissement thermal (les notables rêvent même d'un casino). La facilité de ce transfert contraste singulièrement avec les réticences qu'opposait, quelques années auparavant, la municipalité à des transformations réclamées par le syndicat des marchands de bestiaux. A une époque où le moins que l'on puisse dire est que le retour à la terre n'est pas à la mode, les foires, de façon sans doute plus inconsciente que programmatique, font peut-être tache dans ces projets. Elles ne sont pas du "meilleur goût"

pour les riches estivants que les notables espèrent alors attirer dans la cité.

● PARISOT (12)

● CAYLUS (12)

● LAVAURETTE (6)

● CAUSSADE (17) ● SEPTFONDS (4)

● VERFEIL (13)

● REALVILLE (4)

● SAINTE ANTONIN (14)

● VAREN (6)

● LAGUEPIE (18)

● CAZALS (7)

● FENEYROLS (4)

● MONTAUBAN (15)

● PENNE (?)

● MONTRICOUX (7)

● VAOUR (?)

<p style="text-align: center;"><u>LIEUX DE FOIRES ET</u> <u>NOMBRE DE FOIRES DANS L'ANNEE DANS LA REGION DE</u> <u>SAINTE ANTONIN EN 1885</u></p>
---

7. UNE ESQUISSE DE REVOLUTION INDUSTRIELLE (1860-1880)

Nous avons déjà signalé la stagnation technique et commerciale des activités industrielles traditionnelles de Saint-Antonin (tanneries, draperies et papeteries) au cours de la première moitié du XIX<sup>ème</sup> siècle. Antérieurement à la construction de la voie ferrée, les seuls investissements industriels dont les archives aient gardé trace sont les briqueteries et les fours à chaux qui se multiplient dans la commune entre 1830 et 1860 (6 fours à chaux et 6 briqueteries). Leurs promoteurs sont pour moitié des entrepreneurs du bâtiment et pour une autre moitié des agriculteurs. La cité n'a pas le monopole de ces entreprises qui sont surtout situées dans les campagnes environnantes (au hameau de Laussier notamment). En 1876, il se construit encore trois fours à chaux à la Maladrerie, aux portes de la ville. En dehors du bâtiment, l'agriculture saint-antoninoise semble avoir profité très tôt de cette industrie. Lors de l'enquête "commodo et incommodo" une voisine d'un de ces fours à chaux en construction déclare, en 1844, que *"... ce projet ne peut, à son avis, n'être d'aucun inconvénient tandis qu'il sera du plus grand avantage pour la localité qui trouvera sur les lieux à meilleur marché la chaux dont elle aura besoin pour ses constructions. Avantage qui pourrait devenir immense si, comme le fait espérer le propriétaire, la modicité des prix permet de l'employer pour l'engrais des terres..."*. L'importance de ces entreprises n'est cependant pas considérable, elles n'emploient qu'une main-d'oeuvre familiale et leur rythme d'activité est dominé par la précarité.

Il faut attendre l'ouverture de la voie ferrée pour que se dessine vraiment l'esquisse d'une révolution industrielle. L'eau des rivières et des ruisseaux qui avait été la seule force motrice - avec les animaux pour les pressoirs à huile - utilisée par l'industrie saint-antoninoise est peu à peu remplacée par la vapeur.

Le goût d'entreprendre qui saisit alors les petits industriels et les artisans saint-antoninois est sans doute en grande partie une retombée culturelle de la construction de la voie ferrée. Quelques apports extérieurs apparaissent aussi à cette époque puisque la filature la plus importante est l'oeuvre d'un industriel venu du département du

INSTALLATIONS DE MACHINES A VAPEUR A SAINT-ANTONIN  
APRES L'OUVERTURE DE LA VOIE FERREE (1)

- 1858: Une machine à vapeur (fixe) est installée à la gare pour alimenter en eau les installations du chemin de fer.
- 1859: La papeterie du Martinet s'équipe de cylindres creux en fonte pour le séchage du papier.
- 1860: Un industriel construit une filature à vapeur sur la rive gauche de l'Aveyron.
- 1863: Installation d'une machine à vapeur de 6 CV à la filature du ruisseau de Saint-Sulpice.  
Installation d'une machine à vapeur de 12 CV à la papeterie du Martinet.
- 1866: Un filateur saint-antoninois se voit refuser l'autorisation d'installer un moulin à vent sur le faite de sa filature.
- 1867: Installation d'une machine à vapeur de 4 CV à la cartonnerie.
- 1872: Installation d'une machine à vapeur de 12 CV à la papeterie.
- 1878: Installation d'une machine à vapeur pour animer une machine à écorcer les bois.

(1). Source: Arch. Mun.; dossier des autorisations administratives.

Nord. Une modernisation de l'outillage accompagne probablement cette révolution de la force motrice mais elle a laissé moins de traces car l'installation des machines n'est pas soumise à des procédures administratives.

Une correspondance du Maire nous apprend pourtant qu'il y en a en 1872 "...450 broches actives dans les filatures de laine de Saint-Antonin, 200 broches inactives, 12 métiers à tisser la laine et 24 métiers à tisser à la fois le coton, le chanvre et le lin..."(2). Par rapport au niveau technique de la draperie saint-antoninoise au début du XIXème siècle c'est un progrès qui n'est pas négligeable. Cette révolu-

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

tion industrielle s'essoufle cependant très vite. Le boom des phosphates(1) entre 1870 et 1880 y contribue sans doute. C'est au cours de cette décennie que l'adjudication par la municipalité de la ferme de l'octroi atteint son record historique. Enchère à 8.010 francs en 1875 alors qu'en temps ordinaire l'adjudication se fait plutôt autour de 6.500 - 7.000 francs par an. Ce boom met en circulation une masse monétaire très importante, attire la main d'oeuvre des autres secteurs d'activité par des salaires plus élevés et casse le lent décollage économique des spécialisations et des qualifications plus anciennes de la cité. A une moindre échelle c'est un peu une logique de ruée sur l'or qui se joue à Saint-Antonin au cours de cette décennie et comme dans beaucoup de cités minières américaines elle laissera, la fièvre passée et le filon épuisé, un paysage en partie ruiné. Au plus fort de ce boom, en 1877, le Maire écrit: "... L'administration a voulu dans le courant de cette année mettre en adjudication au rabais divers travaux communaux sans que personne se soit présenté pour soumissionner. Le manque d'entrepreneurs provient de la cherté de la main d'oeuvre, c'est à dire du prix de la journée d'ouvriers qui a enchéri depuis l'exploitation des carrières de phosphates ..."(2).

Le malthusianisme étroit du monde patronal de cette époque explique aussi son incapacité à résister à cette concurrence nouvelle. Le niveau des salaires et les rapports sociaux sont souvent peu attractifs à cette époque dans la petite industrie saint-antoninoise.

C'est ce que donne à penser, par exemple, avec le mépris social en prime, cette correspondance d'un filateur saint-antoninois au commissaire de police en 1869: "...J'ai quatre drôlesses de filles qui sans m'avertir ni rien se sont mises en grève. Ce matin elle me laisse (sic) pour ainsi dire seul avec un travail énorme sur les bras. Je viens savoir auprès de vous si on peut ainsi impunément quitter un chef d'établissement sans en avoir motif..."(3).

Pour toute la période étudiée, c'est le seul cas de grève dont nous avons trace tant il est vrai que la forme essentielle de la lutte des classes à Saint-Antonin de 1850 à 1940 c'est l'émigration: le pro-

---

(1). Nous ne reviendrons pas sur cette activité qui a été traitée au chapitre sur le chemin de fer.

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

(3). Arch. Mun.

## L'EFFECTIF DES METIERS NON AGRICOLES A SAINT-ANTONIN EN 1891(1)

<u>INDUSTRIES DIVERSES</u>		<u>TEXTILE</u>	
.Cartonnerie .....	1	.Filature .....	3
.Tannerie .....	34	.Tisserands .....	17
.Papeterie .....	5	.Teinturiers .....	2
.Cloutiers .....	8	.Sergers .....	2
.Tourneurs .....	5	.Cordier .....	1
.Ferblantiers .....	7	.Chimiste .....	1
.Couteliers .....	4	.Chiffonniers .....	2
.Chaufourniers .....	4		
.Extraction .....	4		
.Mécanique .....	2		
<u>ALIMENTATION (commerce et artisanat)</u>		<u>VETEMENT-CHAUSSURE-TOILETTE</u>	
.Boulangers .....	13	.Cordonniers .....	31
.Epiciers .....	18	.Sabotiers .....	11
.Bouchers .....	3	.Couturières .....	20
.Charcutiers .....	3	.Tailleurs .....	9
.Meuniers .....	12	.Lingères-repasseuses .....	12
.Presseurs d'huile .....	2	.Modistes .....	6
.Aubergistes, cafés, restaurants .....	11	.Chapeliers .....	5
.Pâtissier .....	1	.Perruquiers .....	7
.Pêcheurs .....	3	.Brodeuse .....	1
.Brasseurs, limonadiers marchands de boissons .....	16	.Marchand de tissus .....	1
<u>BATIMENT</u>		<u>COMMERCES ET ARTISANATS DIVERS</u>	
.Entrepreneurs .....	2	.Charrons-forgerons .....	24
.Charpentiers .....	23	.Bourreliers .....	4
.Scieurs .....	6	.Tonneliers .....	4
.Menuisiers .....	16	.Quincaillers .....	2
.Serruriers .....	5	.Horlogers .....	3
.Maçons .....	26	.Commerces divers .....	5
.Plâtriers .....	9	.Négociants (grossistes) .....	24
.Briquetiers .....	5		
.Tailleur de pierre .....	1		
<u>TRANSPORTS</u>		<u>DIVERS</u>	
.Chemin de fer .....	10	.Professions libérales .....	14
.Cantonniers .....	7	.Sages-femmes .....	2
.Charretiers .....	5	.Force publique .....	6
.Facteurs .....	4	.Fonctionnaires .....	6
		.Employés .....	6
		.Instituteurs .....	14
		.Banquier .....	1
		.Ingénieur .....	1
		.Domestiques .....	28
		.Voyageurs .....	2
		.Clergé (régulier et séculier) .....	24

(1). Uniquement les personnes actives. Source: liste nominative du recensement

létariat saint-antoninois vote avec ses pieds!

Quand le déclin des phosphates s'amorce l'économie saint-antoninoise sort affaiblie de cette décennie aux fastes précaires. Répondant à une enquête le Maire décrit ainsi, en 1881, l'industrie du canton (hors les phosphates): "...L'industrie dans le canton a pour objet

...

- L'exploitation de deux fabriques de papier de paille à Saint-Antonin. L'une a été obligée de fermer cette année, l'autre fait peu de travail. Le chiffre des affaires de cette industrie peut être évalué à 60.000 F.
- Quatre fabriques de cuirs et tanneries ... le chiffre de leurs affaires peut être évalué à 300.000 F.
- Deux filatures de laine à Saint-Antonin qui ne travaillent qu'à façon, affaires: 20.000 F.
- Deux fabriques d'étoffes de laine, peignage, foulonnerie. Valeur des affaires de ces industries: 50.000F.
- Deux fabriques de chaux hydraulique: 60.000 F.
- Dans la commune de Varen deux minoteries font un chiffre d'affaire de 100.000 F.
- Une fabrique de chapeaux de feutre à Varen. Affaires: 100.000 F.
- Exploitation de gypse et de plâtre à Varen. Affaires: 50.000 F.

L'ensemble des petits commerces que font les marchands de détail, les boutiquiers, n'est pas appréciable..." (1).

#### 8. L'EFFONDREMENT DES METIERS NON AGRICOLES (1890-1914)

Le texte ci-dessus met en évidence le recul technique et l'agonie de la papeterie saint-antoninoise. Vers 1880, elle ne fabrique plus que des papiers médiocres et de faible prix, elle va disparaître complètement avant la fin du siècle. Malgré la modernisation dont elle a fait l'objet, la draperie confirme aussi son lent déclin,

---

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

elle travaille pour l'essentiel à façon donc pour un marché fort étroit. Le recul local de l'élevage du mouton ne lui est pas favorable, pas plus que l'abandon progressif des cultures de chanvre de moins en moins avantageuses au gré de la baisse générale, à cette époque, du prix des cotonnades. La crise majeure des activités non agricoles s'accélère, nous l'avons vu, à partir de 1890. Nous n'avons examiné jusqu'ici que les chiffres globaux de cet effondrement de la population active. Il est également intéressant d'examiner comment les choses ont évolué dans chaque branche d'activité.

EVOLUTION DE L'EFFECTIF (pop. active) DES DIFFERENTS CORPS DE METIERS (hors agriculture) A SAINT-ANTONIN				
Secteur d'activité	1866	1891	1911	1936
<u>Industries:</u>				
Textile	52	25	6	0
Papier-carton	9	6	0	0
Tanneries	<u>12</u>	<u>34</u>	<u>13</u>	<u>1</u>
TOTAL:	73	63	17	1
Alimentation et restauration, . hôtellerie, cafés.	90	85	58	49
Bâtiment	105	87	51	51
Vêtement - chaussure - toilette	139	103	47	34
Extraction	7	8	?	12
Artisanats liés à l'agriculture (charrons, forgerons, bourreliers)	18	30	19	16
Transports	42	26	16	38
Industrie et artisanats divers	8	25	18	27
Commerces de détail divers	8	10	4	9
Négociants en gros	0	24	22	20
Domestiques	65	28	37	18
Enseignants	4	14	23	24
Clergé et religieuses	?	24	15	4
Employés/fonctionnaires	16	21	17	36
Professions libérales	14	16	7	7

Tout d'abord, il est quelques métiers qui résistent à l'effondrement quasi général de l'emploi entre 1890 et 1914. Les tanneries, par exemple, emploient en 1891 trois fois plus de monde qu'elles n'en ont jamais occupé pendant le siècle. Sous la conduite d'un maître tanneur dynamique - il est aussi le maire de la cité à cette époque - la tannerie saint-antoninoise, malgré son retard technique (on n'y pratique pas le travail à la cuve électrique qui accélère beaucoup le tannage des peaux), s'est spécialisée dans des productions de qualité grâce à une main d'oeuvre très expérimentée. Son déclin ultérieur est essentiellement lié à la réorientation des ambitions de la descendance de la principale dynastie de maîtres-tanneurs de la cité (le fils du maire choisit la carrière militaire).

Les métiers qui travaillent directement pour l'agriculture - charrons, forgerons, bourreliers - progressent également puis se stabilisent à un niveau assez élevé. Leur déclin en 1911 et 1936 est en partie artificiel car une partie des mécaniciens et des garagistes (comptés dans le secteur divers et transports), dont le nombre est en augmentation à cette époque, travaillent aussi pour l'agriculture. Beaucoup de ces mécaniciens et garagistes sont d'ailleurs issus de familles de charrons et de forgerons. Ces corps de métiers profitent des progrès de l'outillage agricole dont ils assurent la fabrication, la vente ou les services. Ils profitent aussi de l'accroissement du cheptel de trait et du volume considérable du commerce de fourrages. L'effectif des négociants - pour la plupart ils font le négoce du fourrage - est à peu près stable jusqu'à la seconde guerre mondiale. Autre métier qui ne recule pas pendant cette période c'est celui d'enseignant. Le nombre d'instituteurs progresse de façon à peu près symétrique au déclin du clergé qui assurait une bonne partie des fonctions d'enseignement jusqu'en 1911. Tous les autres corps de métier sont en recul très rapide entre 1890 et la grande guerre. Les spécialisations industrielles de la cité sont les plus touchées par cette crise. Elles sont presque toutes moribondes en 1914 et seule une fabrique de monte-paille y maintient à cette date une présence industrielle très modeste. Mais le déclin quantitativement le plus important pour Saint-Antonin c'est celui du commerce et de l'artisanat qui pourvoyait à l'essentiel des besoins locaux et régionaux et qui employait l'essentiel de la population active non agricole de la commune. Toute cette économie presque autarcique, et jusque là peu touchée par les productions extérieures, s'effondre au cours des 20-25

## VIE ET MORT DES ARTISANS ET DES OUVRIERS CLOUTIERS A SAINT-ANTONIN(1)

1. L'atelier du père artisan cloutier près d'Albi vers 1870.

A l'entrée de la cité, dans une maison basse, d'un rez-de-chaussée de plusieurs pièces, on entendait des chiens aboyer à tout instant. ... C'était la boutique du cloutier Petit. Avec ses trois fils, deux ouvriers, en tout six cloutiers, tapant du marteau sur l'enclume, un bruit sourd à ne pouvoir s'entendre. A 500 mètres de la forge, on les entendait de cinq heures du matin à huit heures du soir, en été.

Un après l'autre, un clou sortait de la filière, rond, plat, aile de mouche, octogone pour fer à cheval, plat pour fer à boeuf, rond comme une pièce de 20 sous pour ferrure de portes. Enfin, de toutes les formes, suivant l'usage.

Du XVII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce commerce était florissant, chaque ouvrier était heureux; le samedi soir, de compter ses huit à dix mille clous fabriqués en une semaine. Six jours, soixante-douze heures de travail, car souvent à la veillée, on travaillait une heure ou deux, pour gagner environ 1,50 F à 2 F par jour, de 10 à 12 francs par semaine, et avec ça nourrir une famille parfois nombreuse. A côté de la forge: une pièce formant cuisine qui servait à l'épouse Petit d'atelier de couturière. Elle occupait cinq ou six ouvrières et apprenties, tirant l'aiguille de bon matin au soir tard. Elles non plus n'étaient pas bien payées, six et dix sous par jour, nourries tant bien que mal. ...

Le chien tournait dans la roue faisant fonctionner le soufflet, donnant de l'air au brasier qui rougissait les fers à confectionner les clous. A chaque tour de roue faisant "flou-flou", le chien tirant la langue, abandonnait souvent la route pour aller se désaltérer, alors, une voix s'élevait:

- Allons ! Castor, veux-tu vite revenir à ton travail.

La pauvre bête regagnait sa roue, la queue entre les pattes, de peur d'être battue et tournait des heures entières; puis, remplacé par un deuxième chien, la maison Petit était pourvue en rechange, en possédant jusqu'à cinq et six.

2. L'arrivée du fils à Saint-Antonin, le travail d'ouvrier cloutier vers 1880.

Descendant la vallée de l'Aveyron, il échoua à Saint-Antonin, avec sa boîte derrière son dos, qui contenait tout son linge, sa bourse, un vieux porte-monnaie contenant vingt francs. ...

Tout d'abord, il fallait trouver du travail. Hélas! Les places de cloutier étaient prises. Il existait deux cloutiers qui occupaient, l'un quatre ouvriers, l'autre deux. Le patron des quatre ouvriers lui dit:

- Je n'ai pas beaucoup de travail, mais il me faudrait un ouvrier qui sache faire les clous à ferrer les chevaux.

Difficiles et effilés, tête deux fois ou presque hexagonale, quatre, cinq, six faces, les clous à boeufs demandent beaucoup de travail; pour chacun, une tête exige quelques coups de marteau de plus, cela n'avance pas beaucoup, il y a du poids, mais pas de quantité. Ce travail est payé au cent. Il lui offre cinq francs le mille, quoique

(1). Extraits des mémoires de Jean Manié; ouvrage cité.

plus longs à fabriquer à cause de la longue pointe, cinq, six, sept-centimètres; d'une finesse sans bavures; chaque clou exige vingt coups de marteau. Pour en faire un cent, il fallait une demi-journée. Etant d'un bras habile, tout seul à se nourrir, il accepta, il fallait qu'il travaille pour manger. Les autres ouvriers étaient incapables de faire ces clous, pour bien gagner leur vie, ils n'étaient pas assez habiles.

Donc Jules se mit au travail le lendemain, ayant trouvé pension à un franc par jour, dans une petite auberge.

Le premier jour, il ne gagna pas grand-chose, il fit quand même cent clous, il avait gagné 0,50 F; il se dit: "Je n'en sortirai pas.". Le lendemain, il en fit deux cents, cela faisait un franc. Le patron avait compris que ce n'était pas possible, il lui dit:

-Je vous donnerai deux francs par mille de plus.

Il ne voulait pas gâcher le métier. Le patron, lui, ne connaissait pas bien la fabrication de ces clous. Il avait une forte commande, assez bien payée, seulement il était gourmand, il se gardait un trop gros bénéfice. Jules l'avait compris, aussi, il s'était dit:

- Pourvu que je gagne ma vie comme les autres, il n'y a que moi pour faire ce travail; il saura, s'il veut que j'en fasse davantage, s'il est pressé, il me donnera dix francs le mille.

C'est ce qu'il fit. Il faisait près de trois cents clous, ce qui lui faisait une bonne journée.

Etant trop petit, il fallut surélever l'escabeau, il ne pouvait atteindre à la filière.

Chaque ouvrier était obligé d'alimenter un jour la forge et d'entretenir le foyer; ce jour-là, il faisait moins de clous; enlever le mâchefer, s'occuper du soufflet, des chiens, tout cela prenait du temps. La journée était du matin six heures jusqu'à dix-neuf heures; comme ils étaient à la tâche, peu importait s'ils perdaient des heures, ils avaient des clous en moins à la fin de la semaine, pour gagner environ 2 à 2,50 F par jour.

### 3. La fin des cloutiers (vers 1890)

Le travail de nouveau se trouve ralenti, le patron ne peut occuper ses ouvriers que cinq jours par semaine, les clous ne se vendent plus, ils sont trop chers; la machine fabrique bon marché. Renvoyant des ouvriers, c'est par le dernier rentré qu'il commence. ...

Le malheur revient chez Jules, la maison de Leiris, la clouterie, fut fermée et Jules congédié de nouveau, toujours cette maudite machine. Comme il n'était pas maladroit, ayant travaillé au montage de galoches à Brive pendant son tour, un fabriquant de galoches et de sabots lui donna du travail, il gagnait davantage qu'à faire des clous. Il fallut refaire l'apprentissage, car le mauvais travail est toujours pour les derniers rentrés dans la maison. ...

... Quatre mois après, le patron fit banqueroute, il ferma sa maison et quitta le pays. Voilà Jules à nouveau sans travail, il se fit chiffonnier; à ce moment-là, les peaux de lapin se vendaient bien. La mode était au chapeau mou, les femmes avaient des fourrures en peaux de lapins. Une botte sur le dos, avec un fil à coudre, des épingles, des lacets, boutons, il échangeait la marchandise, il gagnait deux fois, il s'en sortait et réalisait un bénéfice substantiel pour les premiers temps, mais la peau de lapin ne se vend que l'hiver; l'été, ce n'est plus la même chose, la mode change toutes les saisons, il fallut déguiser la mendicité en vente.

années qui précèdent la grande guerre. La crise la plus rapide est celle des métiers de l'habillement, de la chaussure et de la toilette. De 103 en 1891, l'effectif des tailleurs, modistes, couturières, fabricants ou marchands de chapeaux, perruquiers, barbiers, galochiers, sabotiers et cordonniers, passe à 47 en 1911. Plus du tiers de la population active dans le bâtiment, l'alimentation (transformation et commerce de détail) et les divers autres commerces et artisanats, disparaît également.

Bien qu'elle soit importante, la concurrence des productions extérieures n'explique pas tout. Ce déclin est aussi en partie corrélatif de la diminution de la population agricole. Par ailleurs, la crise du vignoble (phylloxéra) dont presque tout le monde en ville travaillait quelques parcelles réduit la marge d'autoconsommation qui équilibrait la précarité de beaucoup de ces métiers. La pression des besoins nouveaux pousse aussi une part croissante de cette population active à rechercher à l'extérieur des situations plus rémunératrices. L'industrie du chapeau de paille qui est à son apogée, au tournant du siècle, dans la commune voisine de Septfonds est aussi un pôle d'attraction puissant pour la population ouvrière chroniquement sous employée de Sain-Antonin.

C'est aussi à cette époque que les métiers non agricoles disparaissent presque complètement des hameaux et de toute l'aire rurale de la commune. Le hameau le plus important, Servanac (au XIX<sup>ème</sup> siècle, il a la dimension de beaucoup de villages d'autres régions), comptait encore, en 1891, un curé, deux instituteurs, un menuisier, un forgeron, un cordonnier et un charpentier. Sur le même causse on pouvait aussi trouver dans les hameaux proches de Servanac trois maçons, trois cordonniers, deux tisserands, deux couturières et un charpentier. En 1911, dans la même aire on ne recense plus, hors l'agriculture, qu'un prêtre et deux instituteurs.

Il en va de même à Penne dont la plupart des paroisses rurales perdent la plupart des corps de métiers qui y coexistaient avec l'agriculture.

Le rythme de l'effondrement de l'emploi dans les secteurs d'activité extérieurs à l'agriculture est aussi à peu près synchrones à Penne et à Saint-Antonin. Du moins jusqu'à la guerre de 14.

La période cruciale de la crise est aussi celle qui court du tournant du siècle à 1914.

EVOLUTION DE L'EFFECTIF DES METIERS NON AGRICOLES A PENNE(1)					
METIERS	ANNEES				
	1856(2)	1901	1911	1921	1935
Textile (tissage, corderie..etc)	(193)	55	24	9	5
Travail des métaux	(15)	9	9	8	8
Travail du bois (hors bâtiment)	(3)	1	0	0	1
Vêtement - chaussures	(50)	23	20	12	1
Alimentation	(67)	16	16	13	7
Transports	(27)	16	18	15	14
Bâtiment	(88)	21	19	11	4
Professions libérales et clergé	(14)	7	5	4	1
Fonctionnaires, employés (facteurs, enseignants)	(6)	10	10	12	12
Négociants	0	1	6	5	4
Rentiers	(36)	5	6	1	0

(1). Source: listes nominatives des recensements.

(2). Pour 1856, les chiffres mentionnés confondent actifs et inactifs vivant des ressources d'un type de métier (il faut compter en moyenne deux à trois fois moins d'actifs).

Si cette crise paraît à ses débuts un peu moins rapide qu'à Saint-Antonin c'est en grande partie parce que le déclin est masqué par les caractéristiques d'une part importante de ces emplois. La fabrication des licols et cordes de chanvre, qui est une très ancienne spécialisation pénole, employait en effet une main d'oeuvre souvent saisonnière, majoritairement féminine pour laquelle cette activité était souvent complémentaire de l'agriculture.

Une pénole raconte: "... A ce moment là, vous savez, (Vers 1914) quand vous passiez dans la rue vous entendiez toujours tric! trac! tric! trac!. C'était le mouvement des métiers à licols. L'hiver, les hommes qui n'avaient rien à faire avaient un métier à la maison et s'ils faisaient quelques douzaines de licols ils avaient un peu de sous. ... Il fallait faire des pelotons pour monter les pièces, un sou chacun. Il fallait en faire des pelotons pour gagner une journée: des pelotons com-

*me ça, pardon!*

*... Il y avait une bonne dame ici qui disait: "Moi je me mets l'argent de de côté toute l'année et si peu que je gagne aux licols ... j'en ai pour acheter une moitié de cochon au 1er janvier!"*

*...L'hiver, s'il y avait des commandes, tout le monde ici travaillait, les hommes, les femmes. Ca ne faisait pas beaucoup de sous mais quand même de quoi acheter quelques petites choses au voyageur qui venait de Montauban. Alors il passait tous les jeudis et tous les jeudis il fallait lui donner un peu de sous. Il faisait un carnet et il fallait lui donner pour payer les serviettes, le tablier, les assiettes qu'on lui avait commandé . Alors on disait: "Il faut quand même demander un peu d'argent au patron car le voyageur il passe aujourd'hui."*

*- Alors, combien il vous faut?*

*- Donnez-moi vingt sous, quarante sous, ... ce qu'on donnait à cette époque là au voyageur. ..."*

## 9. LA STABILISATION DE L'ENTRE DEUX GUERRES

Nous avons déjà signalé que l'effectif de la population active non agricole reste à peu près stable à Saint-Antonin de 1914 à la seconde guerre mondiale alors que le niveau de la population continue de diminuer. Cette stabilisation résulte en partie du vide énorme créé par le cumul de la forte émigration d'avant guerre et du déficit démographique considérable qui résulte de la guerre. Ceux qui restent à cette époque sont moins poussés au départ par une concurrence qui s'est affaiblie. D'autre part, la crise des métiers non agricoles se poursuit entre les deux guerres dans la plupart des communes et villages qui entourent Saint-Antonin. A Penne, par exemple, le commerce et l'artisanat, loin de se stabiliser, poursuivent leur déclin.

EVOLUTION DES METIERS NON AGRICOLES A PENNE(1)					
	1836	1901.	1911	1921	1936
Total des personnes actives	179	169	133	87	61
Population totale	2667	1305	1233	928	727
% des actifs hors l'agriculture par rapport à la population totale	7,8%	13%	10,8%	9,4%	8,4%

(1). Source: listes nominatives des recensements. Arch. Mun. de Penne.

EFFECTIF DES METIERS NON AGRICOLES A SAINT-ANTONIN EN 1936 (1)		
	Patrons commerçants ou artisans	Salariés
.Industries diverses .....	4	11
.Tannerie .....	1	0
.Carriers-terrassiers .....		12
.Alimentation-hôtellerie-cafés .....	33	14
.Vêtement-chaussure-toilette .....	27	7
.Bâtiment .....	32	19
.Charrons, forgerons, bourreliers .....	10	6
.Transports(chemin de fer et voituriers).		12
.Garagistes .....	5	5
.Cantonniers .....		17
.Artisans et commerces divers .....	9	2
.Services divers .....	10	
.Santé .....		9
.Personnel de maison .....		18
.Négociants en gros .....	20	9
.Employés et fonctionnaires .....		18
.Enseignants .....		24
.Professions libérales .....	7	
.Culte .....	4	
.Divers .....	<u>12</u>	
TOTAL	174	183
<u>EMPLOI MASCULIN ET FEMININ</u>		
	<u>HOMMES</u>	<u>FEMMES</u>
.Patrons de l'industrie, commerçants, artisans .....	135	39
.Salariés .....	<u>130</u>	<u>53</u>
TOTAL	275	92

(1). Source: liste nominative du recensement. Arch. Mun.

A Penne, à Cazals et dans presque toutes les communes du canton de Saint-Antonin, les recensements mettent en évidence que c'est la population "agglomérée" (par opposition à la population "éparse") qui diminue le plus rapidement pendant cette période.

EVOLUTION DE LA POPULATION "AGGLOMERE" (population du bourg) A PENNE(1)					
Année	Population agglomérée	% de la pop. totale	Année	Population agglomérée	% de la pop. totale
1831	697	29%	1906	278	22%
1856	469	25%	1921	183	20%
1896	372	24%	1936	141	19%

(1). Source: listes nominatives des recensements. Arch. Mun. de Penne.

C'est un signe de la crise des structures villageoises et d'une accélération de la spécialisation agricole de toute l'aire rurale saint-antoninoise. Les commerçants et les artisans saint-antoninois qui bénéficient d'un marché local plus large que celui de leurs confrères villageois, profitent sans doute de cette désertification des campagnes avoisinantes pour capter de nouvelles clientèles. La rapidité de leur automobilisation (que nous étudierons plus tard), à cette époque, met en évidence qu'ils saisissent alors les opportunités de cette conjoncture pour élargir leur aire d'activité. Malgré un assez fort mouvement d'émigration dans l'immédiat après guerre, Saint-Antonin tient à nouveau, à partir de 1925 et jusqu'à la seconde guerre mondiale, un rôle de pôle d'attraction pour son environnement régional.