



Pages d'Histoire

LE PARFUM DU PETIT TRAIN

Quelques notes sur le Chemin de Fer de Saint-Antonin

« 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 » (1).

« Crains qu'un jour un train ne t'émeuve plus » (2)

La ligne de chemin de fer de Saint-Antonin, bien que 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 gardes-barrières, malgré les haies dont elles s'entourent, les transformations dont elles sont l'objet, ne sont pas encore des résidences secondaires (ou principales) tout à fait comme les autres. Le paysage ferroviaire résiste à sa mise à mort et il reste investi d'une mémoire collective longue à se taire et à faire silence des rumeurs, des rêves, des errances qui l'ont parcouru, comme de l'habileté et du travail des hommes qui l'ont construit. Et jusqu'au bitume dont on a recouvert le ballast qui partout épouse la douceur inhabituelle des courbes et des pentes, la splendeur des ouvrages qui le supportent. 

Et justement, une des choses qui 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 straté-

(1) Madame Rachel Mercadier de Saint-Antonin.

(2) Apollinaire • Calligrammes •.

gique. 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 vellétés 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. 

ORIGINES DU CHEMIN DE FER A SAINT - ANTONIN

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 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 3 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 St-Antonin), et des transversales (Lyon - Bordeaux et Lyon - Périgueux - La Rochelle et Nantes). L'idée semble en partie anglaise puisqu'au moment de la première concession de la ligne de Montauban au Lot (1853), on rencontre 4 concessionnaires anglais (3 banquiers et Hutchinson, Président du Stock Exchange de Londres) sur un total de 8. 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 « Cie du Grand Central de France » est d'abord refusée et il faudra que le duc 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.M.L. par exemple) la stratégie de la Cie du Gd Central semble être d'occuper le terrain en ordre relativement dispersé pour se mettre en position d'être la cheville ouvrière obligée des regroupements et des fusions dont la nécessité commence à apparaître. En ce sens, le Grand Central est une opération spéculative assez classique. Sur le plan financier, elle fait appel exclusivement à l'épargne privée, ce qui la distingue des autres compagnies très généralement subventionnées (2) 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 du Lot à Montauban (par St-Antonin), 74 kilomètres pour la ligne de Périgueux à Coutras (c'est une transversale Est-Ouest), 60 kilomètres pour la ligne

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

(2) 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.

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 3 premiers tronçons concédés au Grand Central satisfait à la fois les intérêts à Périgueux de M. 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... ») (1) que du modèle des lignes d'évacuation minières et sidérurgiques caractéristique des premières entreprises de Chemin de Fer (2). A cet égard, la décision de faire passer le tronçon du Lot à Montauban par Saint-Antonin est 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

(1) Archives nationales, lettres de la direction du Grand Central au Ministre. R. Caralp-Landon, dans son étude sur « les Chemins de fer dans le Massif Central » (Paris 1959), note également que « l'absence d'enquêtes approfondies auprès des populations est une preuve de l'indifférence profonde vis à vis de la desserte locale ».

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

(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.

j'avais pour mission de tracer aux produits minéraux du bassin houiller de l'Aveyron et des grandes usines de Decazeville et d'Aubin la voie la plus courte pour atteindre la vallée de la Garonne en un point qui leur permît de paraître avec un égal avantage sur les marchés de Toulouse, d'Agen et de Bordeaux... » (4). Inquiets de cette offensive, les édiles de Montauban pétitionnent à leur tour et offrent à la Cie un terrain de 8 hectares sur lequel sera construit plus tard la gare de Villenouvelle (celle de Villebourbon appartenant à la Cie 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) quand on sait qu'à l'époque il n'est pas rare que le transport par voie de terre double le prix du charbon ou des produits sidérurgiques ■

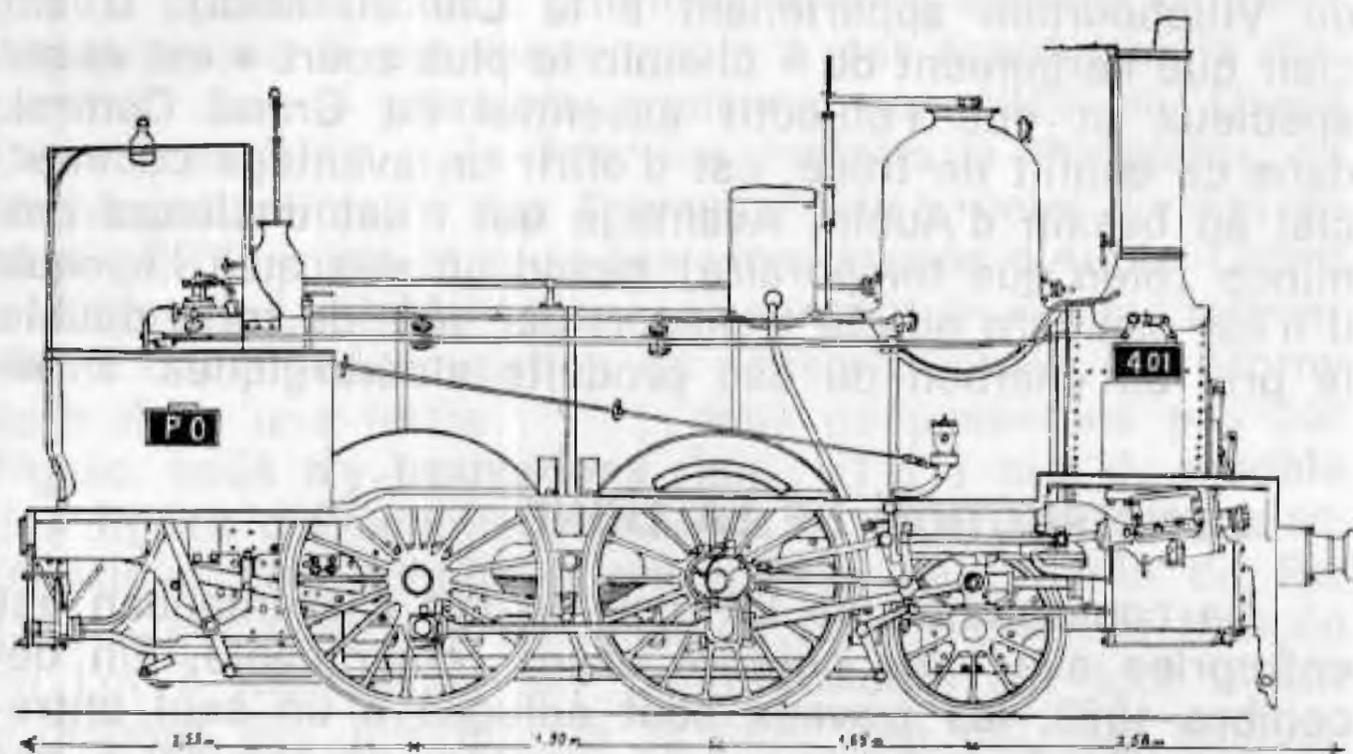
CONSTRUCTION DE LA LIGNE

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 (M. Lacroix), pour un montant de 165.000 F 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 « indécatesse » de taille puisque 6 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, entre-temps, oubliée ! Le traité passé entre Lacroix et la Cie stipule que les travaux devront être finis le premier avri! 1856 (ce qui fait à peu près 2 années pour construire 141 kms de ligne). Dès janvier 1854, le matériel d'exploitation est commandé soit : 19 voitures de 1^{ère} classe, 36 voitures de seconde classe, 76 voitures de 3^{ème} classe, 19 fourgons à bagages, 4 wagons écurie, 225 wagons couverts (marchandises), 225 plates-formes), 200 wagons à houilles et minerais et 28 locomotives et tenders. Lacroix semble

(1) Le Journal du Tarn, 2 juillet 1853.

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

vouloir aller vite en besogne puisqu'en avril 1854, il demande « quelle prime il aurait si les travaux sont finis avant le 1^{er} avril 1856 », il ne semble pas craindre les initiatives puisqu'il demande également quelle prime il peut escompter par kilomètre de raccourcis. La Cie lui promet 100.000 F s'il termine les travaux avant l'échéance et 19.200 F par kilomètre de raccourcis. 



Type de locomotive ayant circulé sur la ligne de St-Antonin à l'ouverture de la ligne.

Sous la férule de cet homme, l'exécution des travaux et la vie des chantiers semble prendre une tournure très Far-West. Partout sur le tracé (1) des plaintes s'élèvent pour occupation 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 Cie (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 Cie, sommés de s'expliquer sur ce climat, répondent dans les termes suivants : « ... aux abords de Najac, nous

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

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 F par jour tant leur misère est grande. Nous avons donné des ordres pour qu'on n'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 laquelle la Cie garde toute sa responsabilité... ». Même son de cloche dans une lettre de novembre de la même année : « ...procurer du travail aux habitants nécessiteux des localités traversées par le chemin de fer... Il est vrai que l'entrepreneur a (aussi) voulu profiter des basses eaux actuelles pour fonder quelques ponts non encore approuvés mais il l'a fait à ses risques et périls et malgré nous... » (2).

A la même époque, les administrateurs de la Cie obtiennent la concession d'une prolongation de la ligne d'Aubin à Rodez. Par ailleurs, ils subventionnent assez généreusement (1.600 F pour le rédacteur en chef, 6.000 F pour le journal) un journal de l'Aveyron (« l'Aigle ») : « Ce journal paraît tous les deux jours mais comme il est favorable à la Cie, 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 Cie va être contrarié par la pénurie de rails qui sévit alors partout en France. Decazeville fournit toute sa production à la Cie 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 (1) et finalement achète l'ensemble du domaine industriel et minier d'Aubin (y compris Bruniquel) pour assurer la sécurité de ses approvisionnements (2). 

(1) Source : Archives Nationales, Lettre des administrateurs au Ministre des Travaux Publics.

(2) Il faudra plus de 9 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.

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 la Cie 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 le Grand Central. Certes la Cie au pu, en 1854, se donner un débouché vers Lyon en rachetant les Chemins de Fer du Rhône à la Loire (Lyon - St-Etienne - Roanne) (3). Mais ce succès a inquiété vivement la Cie 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 Cie 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 Cie d'Orléans. Un accord en ce sens aboutit rapidement en 1856 entre la Cie du Grand Central et Orléans. 

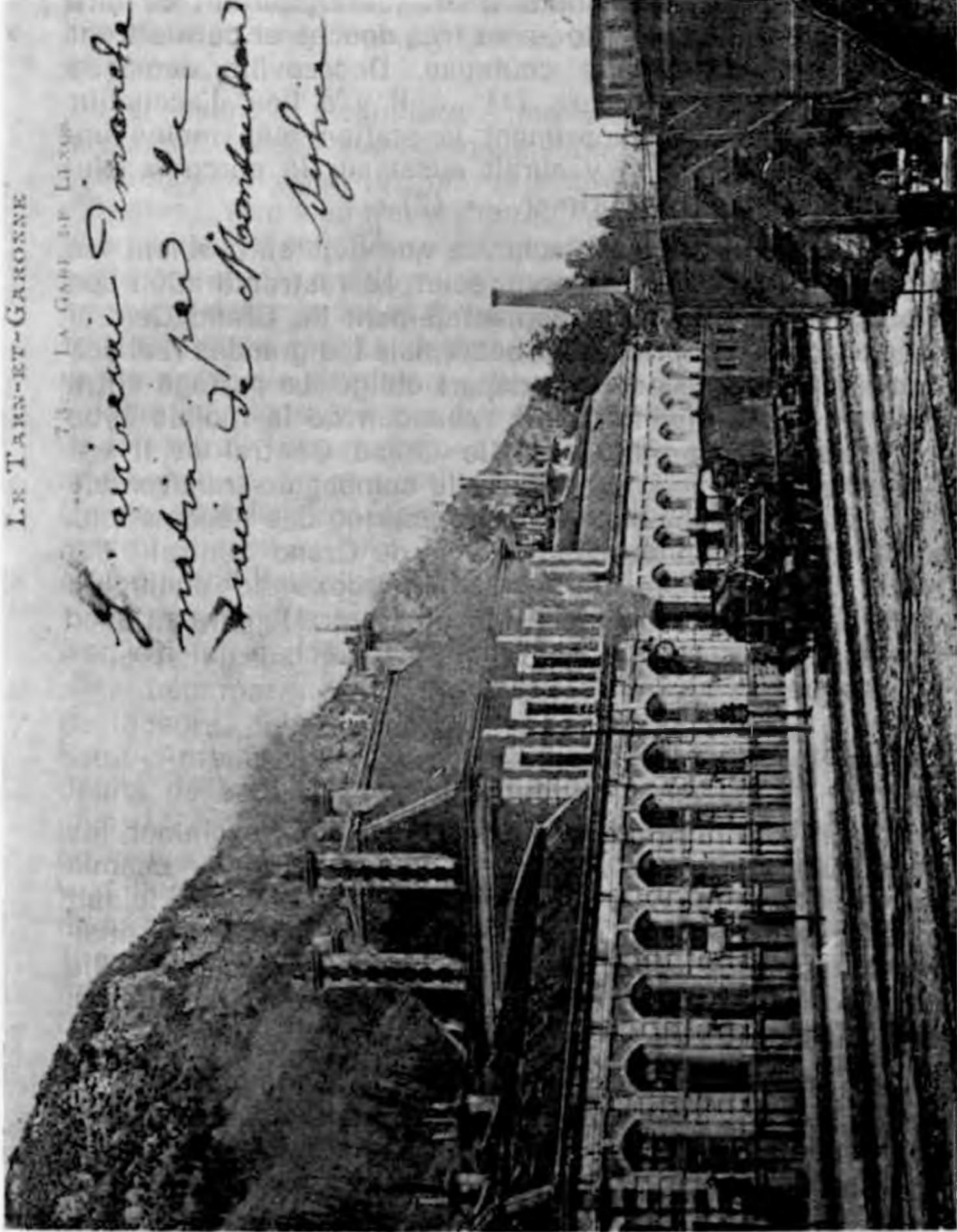
A l'instigation de la Cie P.L.M. qui craint le renforcement et la concurrence d'un rival puissant, disposant désormais d'un accès à Lyon et de projets vers les Pyrénées, cet accord est remis en cause par les pouvoirs publics. Napoléon III lui-même tranche par une solution de partage (autour d'un axe Clermont - Aurillac), entre la Cie d'Orléans et la Cie 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 Cie d'Orléans, elle est presque achevée et elle fait l'admiration des dirigeants qui visitent ses chantiers :

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

LE TARN-ET-GARONNE

73. LA GARE DE LEXOS

G. arrivai Dimanche
matin par le
train de Montauban
Sybica



LA GARE DE LEXOS VERS 1900 (Carte postale - Collection J. Prunet)

« 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... » (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 (Cie 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 qui n'a pas fini de peser sur notre présent. 

LA CONSTRUCTION A SAINT-ANTONIN

Mais revenons un peu en arrière pour examiner les conséquences immédiates de la construction du chemin de fer à St-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

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

(2) Rapport de Thirion, Directeur de la Cie d'Orléans au Conseil de la Compagnie, Novembre 1857. - Archives Nationales.

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

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 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. 🚗

Le cadre et l'équilibre d'une économie locale encore largement fondée sur l'auto-consommation où l'argent est extrêmement rare (et les ressources très inégalement réparties), vont s'en trouver durablement bouleversés. Dans l'immédiat, il semble en résulter une tension assez importante entre employeurs et salariés dont beaucoup semblent désertir leurs emplois habituels pour les travaux du chemin de fer. La Justice de Paix de St-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 à 0,50 F (un peu plus au moment des gros travaux). 🚗

Cet afflux de circulation monétaire ne concerne pas seulement ceux qui travaillent sur les chantiers : il faut aussi héberger, nourrir cet afflux de monde. Les vocations de logeurs, aubergistes et gargotiers fleurissent alors à Saint-Antonin et les procès-verbaux pour ouverture de débits de boissons non autorisés ne sont pas rares non plus. 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 !). 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 Cie sur les chantiers (1) sont de : 1600 F pour un piqueur (c'est un ouvrier qualifié), 2800 F pour un piqueur principal (l'équivalent d'un contre-maître), 2400 F pour un conducteur de travaux, 3200 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 ! 🚗

(1) 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 plus modestes.

Dans cette activité des chantiers, la population de Saint-Antonin et des communes avoisinantes semble surtout fournir l'apport de main-d'œuvre 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.

L'essentiel de la main-d'œuvre la plus qualifiée est une population essentiellement nomade qui a travaillé sur d'autres chantiers, sans doute marquée par le compagnonage, et qui se déplace au fur et à mesure des ouvertures de tracés. On trouve également trace de déplacements importants de main-d'œuvre peu qualifiée. En avril 1855, par exemple, le Courrier de Tarn-et-Garonne écrit : « Cent ouvriers belges, enfants et jeunes filles viennent d'arriver dans nos contrées dans l'espoir de prendre part aux travaux de terrassements du chemin de fer, section de Montricoux à Montauban ». Population nomade mais relativement organisée (une caisse de secours mutuel fonctionne sur la ligne, ce qui est encore assez rare), bien informée des conditions de travail et de salaire des autres chantiers, prompte à déguerpir si des opportunités plus avantageuses se font jour. Population éminemment suspecte aux yeux de l'autorité. En 1856, par exemple, 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 » (1). 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 (2). La majorité d'entre eux vient du Massif Central (surtout Haute-Loire et Puy-de-Dôme, mais aussi Creuse, Loire, Ardèche, Hte-Vienne, Corrèze). Ils sont encore nombreux à venir de départements ou de pays plus lointains (Alpes Maritimes, Espagne, Cher, Vosges, Paris) et d'autres, moins nombreux, viennent de l'Ariège, du Gers, du Tarn, de Dordogne, des Charentes, de l'Indre, de la Loire Inférieure, du Finistère, du Loir-et-Cher, de l'Yonne, de la Côte-d'or, du Jura, de la Drôme et jusqu'à l'Aisne, les Ardennes, la Meuse, le Nord et l'Allemagne. Cet important brassage de popu-

(1) Archives de la commune de Saint-Antonin.

(2) C'est un sondage car tous les ouvriers ne renouvellent pas leur passeport Intérieur à Saint Antonin.

lation 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 par an durant les 4 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. Le célibat semble moins désiré (et sans doute aussi moindrement 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 » !).

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, où la longueur et le rythme des journées de travail augmentent d'autant les risques physiques. Plusieurs dizaines de tués sans doute sur l'ensemble du tracé à la suite d'éboulements dans les tunnels ou de chutes de rochers. 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. ». Et puis il y a aussi ces conflits incessants que nous avons déjà évoqués pour occupation de terrains, ouverture de carrières, destruction de chemins, sans autorisations ou litigieux quant aux modalités d'indemnisation. Ils sont l'occasion de ressentiments d'autant plus tenaces que le motif « d'utilité publique » (déterminé par les arrêtés préfectoraux) dessaisit le plus souvent la Justice de Paix de Saint-Antonin au profit des tribunaux de Montauban sans doute moins soucieux des intérêts locaux. Un de ces conflits qui opposait la commune à la Cie 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 - Alby (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.

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. Le 17 avril 1858, la Cie d'Orléans passe un traité avec Mr Soulié entrepreneur de transports 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 kg 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 M. Soulié que 0,75 F par place et la Cie tiendra compte au dit entrepreneur, pour chacun de ces dits voyageurs, 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 parfum du petit train va entrer pour longtemps dans les jeux des enfants de Saint-Antonin. Mais il aura tenu à très peu de choses pour que De Morny n'écrive un jour, d'un coup de plume presque distrait (et comme il le fait en 1854 à propos de Figeac) : « Nous ne passerons pas par Saint-Antonin, nous n'y trouverions rien... ». 

Gabrielle Elias et Claude Harmelle



Si Dieu et la Société des Amis du Vieux Saint-Antonin le veulent, nous vous conterons, l'an prochain, l'ouverture de la ligne, son bref âge d'or et ce qu'il en advint.