

PETITE BIBLIOTHÈQUE N° 47

**LE TRAIN ET LE VILLAGE
de GASCOGNE**

(le Conseil municipal de BRUGNENS)

par

**Daniel CHEDEAU, Pierre DUSSARRAT,
Pierre LÉOUTRE et Michel MINGOUS,
avec les conseils de M. Léo BARBÉ**

LE TRAIN ET LE VILLAGE DE GASCOGNE^(*)

(le conseil municipal de Brugnens)

Dans l'histoire contemporaine, la révolution automobile a occulté en partie la révolution ferroviaire. Pourtant, cette dernière fut au XIXe siècle un facteur déterminant du développement rural et de l'organisation sociale : progrès de l'agriculture (apport des engrais et exportation des productions), changement et accroissement des communications, déplacement des populations (émigration définitive ou recherche d'emplois saisonniers). En de nombreux endroits, la présence ou l'absence de trains furent la cause directe de la progression ou de la stagnation d'une ville, d'une région. Il n'est donc pas étonnant que ce sujet soit abordé jusque dans les délibérations des villages, en des termes qui ne laissent aucun doute sur l'importance qu'accordait la population de cette époque à la création des lignes de chemin de fer. C'est ce que nous allons étudier, à partir des archives municipales du village gersois de Brugnens, dans le canton de Fleurance, en évoquant successivement la création de la voie ferrée, les espoirs économiques qu'elle a suscités, et ses réalisations.

Dans le sud-ouest de la France, et dans le Gers en particulier, il faut d'abord rapprocher la construction des chemins de fer de l'utilisation des canaux, autre mode de transport alors bien considéré. La création de la ligne ferroviaire principale donna lieu à une rivalité entre la vallée du Gers et celle de la Baïse, rivalité dont on trouve l'écho dans les archives municipales du village de Brugnens ; le 7 août 1853, le conseil municipal a écrit au Conseil Général du Gers la lettre suivant : *Après la réponse favorable de sa majesté impériale aux délégués de la vallée du Gers, sur la demande d'un chemin de fer traversant cette vallée et partant d'Agen, nous en attendions le résultat, bénissant dans notre cœur le chef équitable qui nous donnait par là ses bienfaits, sans songer qu'aucun*

(*) Ce texte a été préparé par MM. Daniel Chedeau, Pierre Dussarrat, Pierre Léoutre et Michel Mingous, avec les conseils de M. Léo Barbé. Il s'inscrit dans une série d'études sur la commune rurale de Brugnens (32).

obstacle put en retarder l'accomplissement. Nous nous trompions : deux villes, Nérac et Condom, fières d'une prépondérance que leur a acquise le canal de la Baïse en leur permettant d'exporter facilement leurs produits, s'efforcent, dans leur jaloux égoïsme, de revendiquer en leur faveur les avantages de la voie ferrée. Qu'est-il nécessaire de démontrer ici l'injustice de semblables prétentions ? La vive sollicitude de cette société respectable pour les besoins du pays nous est un sûr garant de son appui auprès du Conseil de sa majesté pour lever enfin les difficultés qui dans cette contrée seule entravent encore le commerce et l'industrie, difficultés que le gouvernement passé avait comprises, et auxquelles il allait remédier par la canalisation du Gers sans les troubles de 1848.⁽¹⁾

Le train est donc bien estimé comme le moyen indispensable d'exporter la production et d'assurer la prospérité économique. La rivalité entre le Gers et la Baïse se poursuit et, le 9 juillet 1854, le Maire de Brugnens en reparle dans une déclaration aux conseillers municipaux :

Messieurs, je vous ai réunis d'urgence pour vous entretenir au sujet de l'enquête ouverte sur le train du chemin de fer passant par Auch. Depuis que la commission du chemin de fer d'Agen à Tarbes par Auch a publié dans un premier mémoire les avantages d'une voie ferrée dans la vallée du Gers et démontré que cette direction mérite, sous tous les rapports, la préférence que réclame la vallée de la Baïse, le Gouvernement a fait étudier les deux directions et vient de faire ouvrir une enquête à la Préfecture sur l'avant-projet du train par Auch.

Les habitants de notre vallée voudront manifester leurs vœux dans cette circonstance, ils s'empresseront, je n'en doute pas, d'aller ajouter leur adhésion à celle déjà exprimée par un grand nombre. Mais quel que soit ce nombre, le conseil municipal de Brugnens pouvait-il, comme corps administratif, demeurer simple spectateur dans une affaire d'une importance telle qu'il peut en résulter des avantages incalculables pour le

(1) Allusion à la Seconde République de février 1848, puis au coup d'État du 2 décembre 1851, qui entraîna une dure répression dans le département (André Péré, dans *Histoire d'Auch et du pays d'Auch*, sous la direction de Maurice Bordes, Horvath, 1980, pp. 178-180. Georges Courtès, dans *Histoire de la Gascogne des origines à nos jours*, sous la direction de Maurice Bordes, Horvath, 1983, p. 348).

pays ? J'ai pensé, Messieurs, que son opinion raisonnée et délibérée devait s'ajouter à la valeur de celle des habitants.

Et le Maire rappelle les raisons qui, selon lui, doivent faire préférer cette ligne à celle demandée par la ville de Condom : le tracé serait moins long, donc coûterait beaucoup moins cher ; cette ligne traverserait des villes plus importantes, donc promet un transport de marchandises et de voyageurs plus considérable ; la ligne de Condom enlèverait de nombreux avantages à la ville d'Auch, chef-lieu du département. De plus, *la Baïse canalisée jusqu'à Condom et qui le sera certainement dans un avenir prochain jusqu'à Mirande, donne à la vallée de la Baïse des avantages que le Gers n'a jamais pu réaliser malgré des promesses réitérées et malgré une loi de 1846*⁽²⁾.

Dernier argument, *quand le Gouvernement a voulu établir la malle poste et une ligne électrique de Paris à Pau, c'est la route d'Agen à Tarbes par Auch qu'il a choisie comme plus directe, plus courte, d'un parcours plus facile. Comme la ligne stratégique, on ne saurait contester qu'elle ne soit préférable pour les transmissions des ordres du Gouvernement, les transports de troupes, etc. La ligne par la vallée du Gers est donc destinée à donner satisfaction à l'intérêt gouvernemental et à l'intérêt départemental. Par ces considérations graves, j'ai l'honneur de vous proposer d'exprimer le vœu que le chemin de fer que le Gouvernement se propose de construire dans le département du Gers vers Tarbes, soit établi entre ce point et Agen en passant par Fleurance, Lectoure et Auch.*

Le conseil municipal, *pénétré de la vérité des motifs exposés par monsieur le Maire, s'associe à sa proposition avec le plus vif empressement*⁽³⁾. Malgré cet empressement, ce n'est que dix ans plus tard, le 12 juin 1864, que le conseil émet un avis favorable pour l'emplacement de la station de Fleurance, sur la ligne d'Agen à Tarbes ; après avoir étudié *le plan spécial de la dite station, le plan général de la ligne du chemin de fer d'Agen à Auch et le mémoire descriptif à l'appui du projet de distribution des stations, le tout dressé par l'Ingénieur en chef de la division de Bordeaux, les Brugnenois font*

(2) La loi du 31 mai 1846 (Georges Courtès, dans *Histoire de Lectoure*, ouvrage collectif, Imp. Bouquet, Auch, 1972, p. 321.).

(3) Cette délibération est suivie d'une pétition de cent dix-neuf noms d'habitants du village, dont soixante-deux illettrés.

cependant observer qu'ils jugent *insuffisante la surface du terrain consacré à l'emplacement de cette station, vu l'importance de la commune de Fleurance.*

Cette gare et cette ligne auront une utilité réelle pour les Brugnensois ; ainsi, en avril 1877, la cloche principale de l'église du village *se casse* ; le conseil municipal entre alors en relation avec un fondeur de Tarbes, pour la réparer et en acheter une nouvelle ; et le Maire est désigné pour porter la cloche *cassée* à la station de Fleurance, le fondeur pyrénéen étant quand à lui chargé du retour des deux cloches jusqu'à cette gare⁽⁴⁾. Autre exemple, le 8 août 1880, le conseil municipal *déclare adhérer entièrement à la pétition en date du 14 juin 1880, adressée à M. le Ministre des travaux publics, en vue d'obtenir de la Compagnie des Chemins de fer du midi la correspondance du train d'Agen à Tarbes qui arrive à Auch à sept heures 20 du matin, avec le train d'Auch à Toulouse, en retardant le départ de ce dernier jusqu'à 7 h 30, ce qui, d'accord avec les pétitionnaires, ne peut être qu'une amélioration bonne pour tout le monde* ⁽⁵⁾.

En 1893, les Brugnensois sont encore plus précis dans leur conception du rôle bénéfique du train ; alors qu'existait un projet de chemin de fer à voie étroite entre Fleurance et Saint-Clar, le village envisageait de se transformer en station thermale, grâce à la découverte d'eaux minérales, et, le 27 août, *le Maire et le conseil municipal supplient monsieur le Préfet et messieurs les Conseillers Généraux d'accorder que la ligne ferrée de Condom à Saint-Clar passe par Brugnens et qu'une gare soit placée à proximité des eaux minérales des Gourgues appartenant à la commune.*

La route de Condom à Toulouse, avec embranchement sur Saint-Clar, qui traverse Brugnens, autrefois si fréquentée, est déserte, les voies ferrées et la nouvelle route de Saint-Clar en ont détourné la circulation. La population décroît, les familles émigrent ! La

(4) *La paroisse Saint-Blaise et la nouvelle église de Brugnens*, B.S.A.G., 2e trimestre 1989, p. 235.

(5) Le 9 mars 1913, le conseil demande d'autres modifications, *dans le plus bref délai possible*, sur la ligne d'Agen à Tarbes : 1° *que le train 407 soit retardé au départ d'Agen de façon à établir la correspondance avec le 121 partant de Bordeaux et le 376 venant de Riscle, Condom, Nérac, Port-Sainte-Marie* ; 2° *qu'il soit ajouté un wagon à voyageurs au train de marchandises 1403 qui part d'Agen vers 16 h 30 et se dirige sur Auch.*

commune possède cependant un terrain fertile. L'exploitation des eaux des Gourgues en est le seul espoir, l'avenir ; lui sera-t-il aussi enlevé ?...

Les eaux salutaires utilisées dans les temps anciens [les romains] seront exploitées avec grand succès lorsque le chemin de fer aura fait de Brugnens un faubourg de Fleurance, pouvu qu'une gare en facilite l'accès. La source est dans une colline au centre de la commune. Placée près des Gourgues, la gare donnerait encore satisfaction aux communes de Montfort, Saint-Léonard, Cadeilhan, Homps, Sainte-Gemme, Bajonnette, Goutz, Céran, etc⁽⁶⁾.

Malheureusement, nous apprenons le 19 novembre 1899 que les Ponts et Chaussées prévoient d'installer la station à Lasserre, à mi-chemin entre Brugnens et Saint-Clar, ce qui *ne répond nullement à l'intérêt général de la contrée*. A l'argument des Gourgues, les Brugnensois ajoutent *les fêtes de toutes sortes, profanes et religieuses, se répétant plusieurs fois dans l'année et qui sont des plus belles parmi les communes limitrophes, et les marchandises, bois, blé ou autres denrées qui, portées jusqu'à Brugnens par des charrettes à bestiaux, s'arrêteraient là si la station était à portée ; alors que la station de Lasserre se trouverait à deux kilomètres cinq cents du village. En outre, le tracé proposé par Brugnens, qui serait peut-être plus long de 1200 ou 1500 mètres, coûterait pourtant moins cher que le premier qui devrait être établi compètement sur voie propre nécessitant l'achat de tous les terrains, tandis que celui-ci peut, sur presque tout le parcours de Fleurance à Brugnens, être établi sur les accotements des chemins de grande communication n° 5 et 15 et de petite communication n° 6, et de plus M. le Maire croit pouvoir assurer que les terrains qu'il serait nécessaire de trouver au point où le tracé ne pourrait plus suivre le chemin n° 6 pour arriver à Brugnens serait donné gratuitement dans la traversée d'une propriété dont le titulaire, qu'il n'est pas besoin de nommer [...], s'intéresse d'une façon particulière au bien-être de la commune de Brugnens.*

(6) Voir les délibérations du Conseil Général du Gers, séance du 14 septembre 1893 (Mary Larrieu-Duler, *Brugnens : Thermalisme et Société des Bains*, Auch, Imp. F. Cocharaux, 1964, p. 19). Brugnens comptait 529 habitants en 1836, 471 habitants en 1881, et 301 habitants en 1921 ; cf. Christiane Petibon, Corinne Grand, *Le Gers*, revue INSEE Toulouse, n° 4/1988, p. 16 : *Entre 1881 et 1921, le Gers perdit plus de 30 % de sa population ; d'abord l'exode rural s'intensifia avec la mise en place du réseau ferré qui permit plus facilement aux jeunes d'aller chercher au loin des emplois que le département n'avait pas su créer (...).*

Un an après, le 30 décembre 1900, les Brugnensois veulent toujours une station dans leur village, à proximité de la route départementale n° 8 ; à cette condition, ils acceptent d'accorder au département du Gers une subvention de mille francs, afin de contribuer à la réalisation du projet d'un réseau départemental de tramways proposé par le Conseil Général ; et ils soulignent que la ligne de Fleurance à Beaumont, en passant par Brugnens, Saint-Clar et Tournecoupe, est la seule solution pour obtenir un *trafic considérable*, opinion partagée par les conseils municipaux de Goutz, Cadeilhan, Bajonette, Céran et Saint-Clar. Hélas, le 14 juin 1908, le Maire doit constater que *dans les projets de construction d'un réseau départemental de chemins de fer ou tramways départementaux, actuellement en instance auprès du Conseil Général, la ligne Condom ou Valence - Fleurance - Saint-Clar par Brugnens paraît abandonnée* ; le conseil municipal continue pourtant à demander la réalisation de ce projet, avec une station à Brugnens, car *rien ne milite pour l'abandon de cette ligne qui aurait un grand trafic de voyageurs et surtout de marchandises*. Mais nous savons que tout ceci fut conclu par la seule existence de la gare fleurantine.

Au-delà des espoirs locaux, les Brugnensois prennent en compte des besoins économiques plus vastes ; ainsi, le 24 novembre 1901, alors que le Maire évoque au conseil municipal *la crise vraiment et généralement agricole*, qui se caractérise essentiellement par la mévente du vin et du blé, les conseillers demandent que les pouvoirs publics prennent onze mesures, dont la deuxième intéresse notre sujet : *que les compagnies des chemins de fer appliquent des tarifs réduits dont profiteraient également les petites expéditions, en supprimant les tarifs de faveur qui ne profitent qu'à certaines régions*.

C'est toujours l'argument économique qui est invoqué lorsque, le 26 février 1905, le conseil exprime sa préférence pour que la ligne Périgueux - Agen - Auch - Lannemezan - Arreau soit réalisée avec des voies d'une largeur normale de 1 m 44 et non d'un mètre seulement ; argument économique qui n'est pas ici d'une portée régionale, mais se réfère à un commerce extérieur au-delà des Pyrénées : *l'établissement définitif d'un grand chemin de fer de transit de la France centrale vers l'Espagne doit laisser dans notre pays des profits immédiats (...)*.

On observe une évolution considérable des mentalités. En 1783, les habitants de Brugnens qualifient ceux des juridictions voisines *d'étrangers* ; en 1836, les Brugnensois envoient leurs *denrées* à Fleurance, sans préoccupations apparentes sur leur destination commerciale ; seuls *les propriétaires placés aux extrémités [de la commune] ont à se plaindre de la négligence apportée à l'amélioration des chemins vicinaux*, qui ne facilite pas les déplacements vers le chef-lieu de canton⁽⁷⁾ ; quelques années plus tard, vers 1855, on évoque au conseil municipal du village l'intérêt économique du département puis, au début du XXe siècle, l'âpreté de la concurrence internationale.

Bien avant l'arrivée du téléphone, le train a également joué un rôle dans l'accroissement des communications, par l'envoi des *lettres et paquets* ; citons la délibération du 30 mars 1884, où le conseil municipal donne un avis favorable à la proposition du directeur des postes et télégraphes, qui veut différer le départ des facteurs ruraux jusqu'après le démarrage du train n° 408 ; signalons aussi la délibération du 16 juin 1907, où les Brugnensois se plaignent qu'en raison du nombre insuffisant de facteurs ruraux desservant les communes de la rive droite du Gers, *dans les communes desservies à la fin des tournées les distributions ne se terminent qu'à cinq ou six heures du soir, que les facteurs ne rentrent jamais assez tôt au Bureau [de Fleurance] pour que les correspondances portées par eux puissent partir par le train de cinq heures du soir.*

Après l'échec de la station thermale des Gourgues, les archives du village deviennent muettes sur le thème du train, alors même qu'il continue à susciter beaucoup de passion au Conseil Général vers 1920⁽⁸⁾ ; car la route a déjà supplanté le rail, ainsi qu'en témoigne cette délibération du 15 février 1920 : *le conseil municipal, considérant que le service de transport de voyageurs et marchandises par autobus et camions automobiles, qui a fonctionné par périodes depuis près d'un an entre Condom et Toulouse, a rendu des services aux populations des régions traversées, et qu'il peut être considéré comme d'utilité publique ; demande, en conformité des décisions prises par le Conseil Général, que ce service soit assuré d'une façon régulière, tout au moins entre Fleurance et Toulouse ; se réservant de subventionner l'entrepreneur en tenant compte des ressources*

(7) M. le Sous-Préfet Masson, *Statistiques de l'arrondissement de Lectoure*, 1836 (document prêté par maître Jean Lamarque, que nous remercions).

(8) Maurice Bordes, *Histoire de la Gascogne contemporaine*, Ed. Horvath, Roanne, 1983, p. 258.

budgetaires lors de l'établissement des prochains budgets, si toutefois ce service fonctionne d'une façon permanente et régulière. La route ne suffira d'ailleurs pas à rompre l'isolement croissant du village : le 10 février 1924, le conseil municipal demande que le service de transports en commun par voitures automobiles de Fleurance à Saint-Clar continue à passer par la route départementale n° 13, et non par Castelnau d'Arbieu, comme il en est question ; car la route du nouvel itinéraire est très étroite et pourrait être cause de pas mal d'accidents, le croisement de deux voitures en certains endroits étant presque impossible ; de plus la commune de Brugnens dans sa partie nord, d'Urdens et de Saint-Léonard seraient tout à fait délaissées.

Les écrivains contemporains qui se sont intéressés à la Gascogne n'ont pas manqué d'évoquer le train ; comme de coutume, Ardouin-Dumazet, en 1903, se montre optimiste quant aux projets et à leurs conséquences économiques : *Après l'achèvement des chemins de fer à voie étroite, c'est vers Auch que le Fezensaguet dirigera surtout ses relations, au détriment de Fleurance, gare la plus rapprochée dans la direction de Paris*⁽⁹⁾ ; mais Fernand Laudet, en 1907, paraît déjà plus sceptique : *Les voies ferrées commencent à traverser le pays. Il y a trente ans une seule ligne coupait le département. La moyenne des habitations était éloignée de 40 ou 50 kilomètres de la gare. Beaucoup de gens n'avaient jamais vu le chemin de fer. Aujourd'hui le réseau s'étend un peu partout et l'on voit durant la journée des trains vides qui escaladent les coteaux et ramassent par ci par là quelques voyageurs et quelques paquets. Je crois que le paysan du Gers préférera toujours faire avec sa carriole et sa bête ses tournées dans l'arrondissement* ⁽¹⁰⁾. Et nous

(9) Ardouin-Dumazet, *Voyage en France*, 31e série, chapitre VI, *Lomagne du Gers, Gaure et Fezensaguet* ; il est vrai qu'Ardouin-Dumazet se déplaçait en train, et que surtout il considérait le chemin de fer comme une *infusion de vie*. Avec le recul, et surtout pour le milieu rural, les historiens privilégient l'influence sociale du train à son rôle économique.

(10) Fernand Laudet, *Souvenirs d'hier, Rome-Gascogne (Impressions de Gascogne)*, Paris, Librairie Académique Perrin, 1907. L'auteur écrit aussi que *le commerce de la volaille a pris depuis quelques années dans la contrée, grâce à l'amélioration des voies de communication, une grande importance. Les gares sont encombrées de cages et de caisses à destination de l'étranger. Les ménagères d'autrefois auraient été bien étonnées si on leur avait dit que leurs filles enverraient leurs poulets en Angleterre !* (sur la poule, voir François de la Serve, *La Poule Gasconne et l'Elevage à la Ferme*, Auch, Imp. Bouquet, 1946).

n'oublierons pas Joseph de Pesquidoux, qui signale l'importation par le train de vaches espagnoles pour les courses landaises⁽¹¹⁾.

Le nombre et le ton des délibérations sur le train d'une petite commune rurale démontrent l'importance qu'a pu revêtir ce mode de transport : facteur de développement économique, voire élément de survie au moment de la dépopulation, le train, sous ses différentes formes, a bien été perçu par les gersois comme un progrès, au détriment même de la route, et ce, dès le milieu du XIXe siècle. On sait qu'il restera bien peu de choses des divers projets de cette époque ; il subsiste la trace d'un vif intérêt pour ce symbole de modernité qu'était le train.

(11) Joseph de Pesquidoux, de l'Académie Française, *Chez nous, en Gascogne*, Librairie Plon, 1921, réédition de 1981, p. 16.

BIBLIOGRAPHIE

Nous avons voulu présenter ici un début de bibliographie concernant le train en Gascogne ; on y ajoutera, bien entendu, les Archives départementales du Gers et les Archives municipales.

BISCHOFF (Ed.), *Voyage en Gascogne d'Agen à Auch*, H. Icard, Auch, 1866.

DUPUY (Abbé D.), *Mémoires d'un botaniste accompagnés de la Florule des stations du Chemin de fer du Midi, dans le Gers*, 1868.

ARDOUIN-DUMAZET, *Voyage en France*, Ed. Berger-Levrault, Paris-Nancy, 1903.

BIBAL (A.), *Chemin de fer d'Auch à Lannemezan. Les transpyrénéens*, Auch, Imp. Bouquet, 1913.

JOANNE (Adolphe), *Itinéraire général de la France, III, Les Pyrénées et le réseau des chemins de fer du Midi et des Pyrénées*, Collection des guides-Joanne, Librairie Hachette, Paris, 1862 (ouvrage prêté par M. Gérard Tujaque, que nous remercions).

MALTE-BRUN (V.-A.), *Le département du Gers*, Ed. du Bastion, 1882, réédition de 1983, pp. 10-13.

Annuaire administratifs du Gers, Imp. Cocharaux, Auch.

COPPOLANI (Jean), *Les chemins de fer et la circulation en Gascogne orientale*, Bulletin de la Société Archéologique et Historique du Gers (B.S.A.G.), 1951, pp. 218-223.

ALEM (Th.), *Le chemin de fer de Paris aux Pyrénées Centrales par Limoges, Agen, Tarbes*, B.S.A.G., LXe année, 1959, pp. 335-343.

COUSTAU (Yves), *Histoire de la navigation sur la Baïse, Projet de navigation sur le Gers*, B.S.A.G., LXVe année, 1964, pp. 251-287.

COURTÈS (Georges), *Les hommes politiques gersois et la création d'un réseau de tramways*, B.S.A.G., 1982, pp. 425-452.

Histoire de la Gascogne des origines à nos jours, sous la direction de Maurice Bordes, Ed. Horvath, Roanne, 1982 : Georges Courtès, p. 342, pp. 345-351, pp. 355-357, p. 365 ; Louis Laspalles, pp. 395-396.

Histoire de la Gascogne contemporaine, sous la direction de Maurice Bordes, Ed. Horvath, Roanne, 1983 : Maurice BORDES, *Un combat d'arrière-garde : les liaisons fluviales et ferroviaires*, pp. 256-264 ; Gilbert Sourbadère, p. 351.

CASTEX (Jean), COURTÈS (Georges), LASPALLES (Louis), *Gascogne d'autrefois*, Ed. Horvath, Roanne, 1981, pp. 132-136.

GRANIER (Régis), *Le Gers autrefois*, Ed. Horvath, 1989, pp. 61-63.

DEBOFLE (Pierre), FÉRAL (Pierre-Léon), *Le Gers a deux cents ans*, Association pour la commémoration du bicentenaire de la Révolution française, Auch, 1990, pp. 97-98, pp. 104-106, pp. 123-124, pp. 147-149, p. 166.

Histoire d'Auch et du pays d'Auch, sous la direction de Maurice Bordes, Horvath, Roanne, 1980 : André PÉRÉ, *Les chemins de fer*, pp. 187-188.

Histoire de Lectoure, ouvrage collectif, Imp. Bouquet, Auch, 1972, pp. 321-322 (il est significatif que l'ouvrage qui fait suite - *Deux siècles d'histoire de Lectoure, 1780-1980*, Syndicat d'Initiative, Imp. CTR, Marsolan, 1981 - n'évoque pas le train ; un troisième ouvrage - *Lectoure à la belle époque*, Synd. d'Initiative, Imp. Bouquet, Auch, 1984 -, présente, p. 69, une carte postale ancienne de la gare de Lectoure). Sur l'arrivée du train à Fleurance en 1865, voir Michèle MARTINON et Eric LAGAEYSSE, *Fleurance, bastide en Gascogne*, Ed. CTR, Lectoure, 1988, p. 28.

Mirande et son pays, ouvrage collectif, Imp. Bouquet, Auch, 1981 : Georges Courtès et Marcel Débats, p. 237.

HIGOUNET (Charles), *Histoire de l'Aquitaine*, Ed. Privat, 1971, pp. 446-447, p. 454, p. 460, p. 480.

Histoire de la France rurale, sous la direction de Georges Duby et Armand Wallon, tome 3, Ed. du Seuil, 1976, notamment Robert SPECKLIN, *Les progrès techniques*, pp. 190-192.

WEBER (Eugen), *La fin des terroirs*, Fayard/Ed. Recherches, 1983, notamment pp. 298-307.

MOULIN (Annie), *Les paysans dans la société française de la Révolution à nos jours*, Ed. du Seuil, Points Histoire, 1988 (cf. index).

La France des villes, Sud-Ouest, sous la direction de Jacqueline Beaujeu-Garnier, Documentation Française, Paris, 1979, p. 175.

PETIBON (Christiane), GRAND (Corrine), *Le Gers*, Revue Statistiques et Etudes Midi-Pyrénées, INSEE Toulouse, n° 4/1988, pp. 13-29.

Dossier *Les villes au rendez-vous du TGV*, dans journal LE MONDE, 7-8 octobre 1990, pp. 11-14.