

Université Lumière-Lyon 2
Faculté de Géographie, Histoire, Histoire de l'art et Tourisme

David TROUILLET

Des étrangers au village :
la construction du viaduc de Mussy-sous-Dun
1892-1900

septembre 1996

Mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine
réalisé sous la direction
de M. Jean-Luc MAYAUD, Professeur d'histoire contemporaine

Table des matières

Etat des sources.....	6
Sources manuscrites :.....	6
-privées.....	9
Sources imprimées.....	10
Bibliographie.....	10
Histoire économique et sociale du XIX ^e siècle :.....	10
Histoire rurale du XIX ^e siècle :.....	11
Histoire des chemins de fer :.....	11
Chemins de fer et monde rural :.....	12
Histoire des migrations temporaires et de leurs acteurs :.....	14
Introduction.....	15
Première partie.....	18
Mussy-sous-Dun et le chemin de fer : histoire d'une rencontre.....	18
Chapitre 1.....	20
Mussy-sous-Dun sans le chemin de fer.....	20
Géographie d'une commune périphérique.....	20
Dualité de l'économie mussiate.....	23
Vers une spécialisation herbagère.....	23
La pluri-activité à Mussy.....	26
Aspects culturels et démographiques de la société mussiate.....	28
De l'intensité du sentiment religieux.....	28
Des progrès de l'instruction.....	29
De la fragilité démographique.....	32
Chapitre 2.....	35
Le chemin de fer : des origines à Mussy.....	35
Les balbutiements des origines : 1825 - 1850.....	35

L'explosion ferroviaire : 1850 - 1880.....	37
Vers l'achèvement du réseau : 1880 - 1890.....	39
Chapitre 3.....	41
Le chemin de fer à Mussy ou l'aboutissement d'un long projet.....	41
Une rencontre incertaine.....	41
La création de la ligne.....	41
Le tracé de la ligne.....	42
La station : pomme de discorde entre les communes.....	43
Une rencontre souhaitée par les Mussiats.....	46
Deuxième partie.....	49
Les Mussiats et la population étrangère : histoire d'une cohabitation.....	49
Chapitre 1.....	52
Essai d'identification de la population immigrée.....	52
L'origine des migrants.....	52
La diversité des origines.....	52
La prédominance du Massif Central.....	54
L'exemple de Claveisolles.....	57
La structure des familles migrantes.....	59
L'importance des migrations familiales à Mussy.....	59
Les clivages économiques et sociaux.....	63
La diversité des professions.....	63
La prédominance des ouvriers du bâtiment.....	63
Les autres professions concernées par le chantier.....	63
Une élite remarquable.....	64
Les revenus complémentaires.....	64
Les indicateurs économiques.....	66
Les sources fiscales.....	67
Les logements des migrants	68
Chapitre 2.....	72

Essai d'évaluation de l'intégration de la population immigrée.....	72
Les facteurs d'intégration.....	73
La pratique électorale	73
La scolarisation des enfants.....	76
La domiciliation des migrants à Mussy.....	78
Mussy-sous-Dun, étape ou terminus ?.....	82
Les migrants manifestent-ils une volonté de s'établir à Mussy ?	82
Achats immobiliers.....	82
Mariages exogamiques.....	83
Mussy-sous-Dun : une migration temporaire.....	84
Bilan du temps passé à Mussy.....	84
Le devenir des ouvriers et de leur famille.....	85
Troisième partie.....	89
Transformations et changements engendrés par le chemin de fer à Mussy-sous-Dun : histoire d'une dynamisation.....	89
Chapitre 1.....	90
Une commune transformée pendant les travaux.....	90
L'animation de la commune par la présence des migrants.....	90
Les transactions immobilières : une source d'enrichissement pour les Mussiats.....	93
La vente de terrains à la Compagnie PLM.....	93
La location de terres et de logements aux ouvriers.....	96
L'utilisation des revenus.....	98
La dynamisation de l'emploi pendant les travaux.....	100
Les emplois liés au chantier ou la pluri-activité des Mussiats	100
Le développement du commerce et de l'artisanat.....	101
Chapitre 2.....	103

Une commune dynamisée par l'arrivée du chemin de fer ?	103
L'intensification des échanges.....	103
La création d'une deuxième voie.....	103
Le trafic ferroviaire à Mussy.....	105
Le chemin de fer et la dynamique économique.....	107
L'évolution des professions.....	107
Les impacts sur l'agriculture.....	108
Le chemin de fer et la dynamique démographique.....	110
Conclusion.....	112
Table des figures.....	115
Table des annexes.....	116
Annexe 1 :.....	117
Annexe 2 :.....	119

Etat des sources

Sources manuscrites :

-publiques :

Archives Départementales de Saône-et-Loire (ADSL), Dénombrements quinquennaux de population, Commune de Mussy-sous-Dun, 1851 à 1911

Les recensements de 1891 et 1896 ont été les plus utiles au mémoire. Leur comparaison permet d'identifier une partie de la population migrante, présente en 1896. Toutefois, la majorité des immigrés n'y figure pas, puisque la construction du viaduc s'inscrit entre les deux recensements (1892-1895).

ADSL, Dénombrements de population de 1891 et 1896 pour toutes les communes du canton de Chauffailles (autres que Mussy), et pour celles du canton de La Clayette

Ce long dépouillement a été entrepris dans le but de retrouver d'autres ouvriers migrants dans les deux cantons précités.

ADSL, Série 4U 808, Justice de paix, Canton de Chauffailles, 1890-1900

ADSL, Enregistrement des actes notariés du bureau de Chauffailles

Actes civils publics :

Série Q 11015, avril 1892-janvier 1893

Série Q 11016, janvier 1893-octobre 1893

Série Q 11017, octobre 1893-août 1894

Série Q 11018, août 1894-mai 1895

Série Q 11019, mai 1895-septembre 1895

Série Q 11020, septembre 1895-juillet 1896

Série Q 11021, juillet 1896-février 1897

Actes sous seing privé :

Q 11044, juillet 1887-novembre 1895

Q 11046, novembre 1895-décembre 1903

Les actes notariés fournissent souvent des renseignements très précis sur les migrants (domicile légal, commune de naissance...). De plus, leur dépouillement permet l'étude des rapports économiques entre indigènes et étrangers (locations de logements ou de terrains).

ADSL, Cadastre de Mussy-sous-Dun, rénové en 1826 et matrices cadastrales des propriétés bâties et non bâties
nécessaire à l'étude de la propriété des Mussiats.

ADSL, Série S 189, Chemin de fer de Paray-le-Monial à Lozanne, Enquêtes sur l'emplacement des stations, Affaires diverses 1891-1899

et Série S 190, Chemin de fer de Paray-le-Monial à Lozanne, Enquêtes sur l'emplacement des stations, Plans parcellaires

Les informations recueillies dans ces sources concernent tous les aspects techniques et administratifs de la construction du chemin de fer.

ADSL, Série O 1406, Commune de Mussy-sous-Dun, Administration, Personnel, Comptabilité, Dons et legs

Série O 1407, Mussy : revenus, concessions, écoles, presbytère, église, cimetière

Série O 1408, Commune de Mussy-sous-Dun, Biens et voiries

Les trois séries ne contiennent pratiquement aucune information susceptible d'intéresser le sujet.

ADSL, Série M 1795, Déclarations d'ouverture de débits de boissons, 1885-1897

Archives Départementales du Rhône (ADR), Série 6MP 411, Recensement de 1896, Poule-les-Echarmeaux

ADR, Série 6MP 411, Recensement de 1896, Claveisolles

ADR, Série 6MP 411, Recensement de 1896, Lamure-sur-Azergues

Grâce à ces dénombrements de population, la comparaison de la population ouvrière de Mussy avec d'autres migrants temporaires devient réalisable.

Archives Communales de Mussy (ACM), Registre des délibérations du conseil municipal de 1870 à 1910

pour une étude des réactions de la municipalité vis-à-vis des décisions prises au sujet du chemin de fer.

ACM, Registres de l'Etat Civil, mariages, naissances, décès, de 1850 à 1910

L'analyse des sources de l'Etat Civil a été particulièrement approfondie pour la période 1892-1900, durant laquelle les migrants sont installés à Mussy.

ACM, Listes électorales :

des élections municipales du 1er mai 1892

des élections législatives du 20 août 1893

des élections au conseil d'arrondissement du 28 juillet et du 4 août 1895

des élections municipales du 3 mai 1896

des élections législatives du 8 mai 1898

des élections au conseil général du 31 août 1898

des élections municipales du 6 mai 1900

des élections au conseil d'arrondissement du 21 juillet 1901

ACM, Archives scolaires :

Registre matricule de tous les élèves reçus aux écoles communales, années de 1892 à 1896

Registre d'appel de l'école communale de garçons, mars 1893 et octobre 1896

Listes nominatives des enfants de 6 à 13 ans, années 1892, 1893, 1895, 1896

Très importantes, les sources électorales et scolaires montrent les différents degrés d'intégration des familles immigrées

ACM, Etat nominatif des individus privés de ressources, de 1895 à 1910

ACM, Statistiques agricoles annuelles, de 1888 à 1905

Non déposées aux archives départementales, elles n'ont été retrouvées que partiellement, ce qui rend difficile l'étude des productions agricoles de Mussy.

ACM, Etats récapitulatifs des dénombrements de population, de 1846 à 1896

Logiquement, ils auraient dû être déposés aux archives départementales, en même temps que les recensements auxquels ils se rapportent. Pourtant, ils ont été retrouvés par hasard à la mairie de Mussy.

ACM, Rôle des taxes de prestation, années 1893, 1894, 1895, 1896

Archives communales de Chassigny-sous-Dun, Registre des délibérations du conseil municipal, 1870-1910

Elles mettent en évidence les rivalités que le chemin de fer peut entraîner entre des communes voisines.

-privées

Monographie communale de l'instituteur Nesly, 1902, retrouvée aux archives communales

Cet ouvrage est une pièce unique. Le seul exemplaire existant est celui qui fut rédigé de la main de l'instituteur. Il comporte une « mine » de renseignements sur l'histoire de la commune et sur la construction du viaduc. Etant contemporain à la construction du viaduc, le témoignage de l'instituteur Nesly est très fiable. De fait, il représente une source principale pour l'élaboration du mémoire.

Sources imprimées

Annuaire départementaux de Saône-et-Loire, 1820-1920

Même si les informations qu'ils contiennent ne sont pas toujours renouvelées à chaque parution, les annuaires offrent la présentation des caractéristiques générales sur le canton de Chauffailles, parfois même sur la commune de Mussy.

Journaux hebdomadaires de l'arrondissement de Charolles : L'Echo du Charollais, La Démocratie charollaise, Le Journal du Charollais et du Brionnais
dépouillement pour la période 1885-1905

Bibliographie

Histoire économique et sociale du XIX^e siècle :

Jean-Charles ASSELAIN, Histoire économique de la France du XVIII^e siècle à nos jours, Collection Points Histoire, Paris, Seuil, 1984

Fernand BRAUDEL et Emile LABROUSSE [dir.], Histoire économique et sociale de la France, tome 3 : « L'avènement de l'ère industrielle, 1789-années 1880 », Paris, PUF, 1976

François CARON, Histoire économique de la France, XIX^e-XX^e siècles, Coll.U, Paris, Armand Colin, 1981, 320 pages

Histoire rurale du XIX^e siècle :

Maurice AGULHON, Gabriel DESERT, Robert SPECKLIN, « Apogée et crise de la civilisation paysanne de 1789 à 1914 », dans Georges DUBY et Armand WALLON [dir.], Histoire de la France rurale, Coll. Points Histoire, Paris, Seuil, 1976

Gilbert GARRIER, Paysans du Beaujolais et du Lyonnais, 1800-1970, Grenoble, 1973, PUG, 714 pages

Pierre GOUJON, Le vignoble de Saône-et-Loire au XIX^e siècle, 1815-1870, Lyon, Centre d'histoire économique et sociale de la région lyonnaise, 1973

Eugen WEBER, La fin des terroirs, Ed. Recherches, Paris, Fayard, 1983

Histoire des chemins de fer :

-Histoire générale :

J-P ADAM, Instauration de la politique des chemins de fer en France, Paris, PUF, 1972, 207 pages

A ANDRE DE LA FAR, Les chemins de fer dans la vie des hommes, Coll. Univers des Hommes, Paris, A. Bonne, 1972

Georges RIBEILL, La révolution ferroviaire, Paris, Belin, 1993, 480 pages

Georges RIBEILL, « Vie et mort des ouvrages d'art : l'exemple des ponts de chemins de fer », dans Culture Technique, n°26, 1953, pages 100-112

P. ROUSSEAU, Histoire des transports, Paris, Fayard, 1961

Henri VINCENOT, La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle, Coll. Vie quotidienne, Paris, Hachette, 1975, 255 pages

J. VUATRIN, Histoire des chemins de fer en France, Paris, Presses Modernes, 1963

-Histoire départementale :

Serge MICHEL, Chemins de fer en Lyonnais 1827-1957, Lyon, Presses Universitaires de Lyon, 1986, 191 pages

-Monographie de compagnie ferroviaire :

François CARON, Histoire de l'exploitation d'un grand réseau : la Compagnie du Chemin de Fer du Nord 1846-1937, Paris, Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1973, 619 pages

Chemins de fer et monde rural :

Robert BECK, « Les effets d'une ligne du plan Freycinet sur une société rurale », dans Francia, tome 5, 1987, pages 561-577

Christophe BOUNEAU, « Chemins de fer et développement rural en France de 1852 à 1937 : la contribution de la Compagnie du Midi », dans Histoire, Economie et Société, n°1, article 9, 1990, pages 95-112

Maurice WOLKOWITSCH, « Le chemin de fer et le monde agricole en France 1880-1910 ; les transports par fer et leur clientèle », dans Revue Histoire des Chemins de Fer, n°3 hors-série, 1992, pages 27-40

-Aspects juridiques des chemins de fer :

Colette FALLOUEY, Chemins de fer d'intérêt local et tramways dans le département du Doubs. Formes juridiques d'un aspect de l'évolution industrielle avant 1914, Doctorat de droit, Université de Paris II, 1986

-Ouvrages ferroviaires : les ponts et les viaducs

Robert COUSTY, « Le viaduc de Viaur », dans Monuments Historiques, n°115, 1981

Gilles DEROCHE, « Le viaduc d'Ariétal ou la persévérance dans l'inutile », dans Horizons Argonne, n°54, 1987, pages 3-11

Elie DEYDIER, Le viaduc de Garabit, son histoire, Aurillac, 1960, 48 pages

Guy GRATTESAT [dir.], Ponts de France, Coll. Tradition Technique, Paris, Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, 1982

Michel HAROUY, « Il était une fois le viaduc de Soulevre », dans Connaissance Rail, n°106, 1989, pages 22-26

Jean MESQUI, Les ponts de France avant le temps des ingénieurs, Paris, Ed. Picard, 1986

Claude ROZE, Le viaduc de Chaumont, un grandiose ouvrage d'art du XIX^e siècle, Langres, Imprimerie Guéniot, 1990, 95 pages

Histoire des migrations temporaires et de leurs acteurs :

Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914, Histoire économique et sociale des migrations françaises au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, Lille, Presses Universitaires de Lille, 1977, 1272 pages

Abel CHATELAIN, « La main d'oeuvre et la construction des chemins de fer au XIX^e siècle », dans Annales, économies, sociétés, civilisations, n°4, article 8, Paris, 1953

Emmanuel DELBET, « Des ouvriers nomades rassemblés pour les grands travaux », dans Frédéric LE PLAY, Ouvriers des deux mondes, 1^{ère} série, 1^{er} volume, enquête de 1856, Arbre Verdoyant Editeur, 1983, pages 100-106

Michel GRIGNON, « Reconstitution de carrières démographiques et professionnelles sur une population d'ouvriers migrants du XIX^e siècle », dans Histoire et Mesure, volume 8, n°1 et 2, Paris, 1993, pages 145-162

Frédéric LE PLAY, Ouvriers des deux mondes, Coll. Est-ce ainsi que les hommes vivent ? , Arbre Verdoyant Editeur, Etudes publiées à partir de 1856, réédition 1983, 356 pages

Gérard NOIRIEL, Le creuset français : histoire de l'immigration XIX^e-XX^e siècles, Coll. Points Histoire, Paris, Seuil, 1992, 437 pages

J. PITIE, Exode rural et migrations intérieures, thèse de lettres, Poitiers, 1970, 750 pages

Introduction

Initialement, ce mémoire devait traiter l'analyse des conséquences économiques, que pouvait engendrer l'arrivée d'un chemin de fer dans une commune rurale. Mais au cours des recherches, le sujet a subi une réorientation. Certes, le champs d'étude reste identique : il s'agit toujours de la commune de Mussy-sous-Dun et de la voie ferrée d'intérêt général Paray-Lozanne, qui la traverse grâce à un immense viaduc, construit entre mars 1892 et août 1895 ¹. Le réaménagement du sujet a été autant forcé que délibéré : forcé, car les sources retrouvées, pouvant servir à l'analyse des conséquences économiques de l'arrivée du rail, demeurent insuffisantes à l'établissement d'une étude scientifique ; délibéré, car l'état des sources offre la possibilité d'entreprendre un travail

¹ Archives Communales de Mussy (ACM), Monographie communale manuscrite, écrite par l'instituteur Nesly, 1902

original, qui relève plus de l'histoire sociale qu'économique, si tant est que les deux puissent être dissociées.

En effet, la construction du viaduc amène à Mussy une population d'ouvriers migrants considérable, qui transforme provisoirement le paysage social de la commune. Par conséquent, plutôt que de s'attacher seulement aux implications de l'ouverture de la ligne de chemin de fer, il paraît intéressant de s'intéresser également à la période des travaux, durant laquelle les deux populations, indigène et étrangère, sont confrontées. L'étude de leurs rapports et de leur cohabitation représente même la pierre angulaire de l'ensemble du mémoire, si bien que la formulation de son titre en est changée. De « la modernité au village...la construction du viaduc de Mussy », il devient « des étrangers au village... ». Toutefois, les autres aspects de l'établissement du chemin de fer à Mussy, mise en place et conséquences notamment, ne seront pas négligés.

Le sujet ainsi délimité semble s'inscrire dans une histoire des chemins de fer en évolution. La recherche historique a déjà produit une quantité de travaux sur la naissance et le développement des chemins de fer au XIX^e siècle. De même, nombreuses sont les monographies communales à s'intéresser à la construction d'un pont ou d'un viaduc. Mais étant souvent l'oeuvre d'érudits locaux, elles demeurent très techniques et trop descriptives. A l'instar d'Abel Chatelain, il convient donc de remarquer que « tous les problèmes importants de la construction des chemins de fer ont été abordés : politiques, financiers, techniques, agricoles, industriels, commerciaux...² ». Mais, « le problème de base [c'est-à-dire la main d'oeuvre] ne semble pas compter ³ ». Comblen cette lacune demeure l'objectif principal du mémoire car il est temps, semble-t-il, de s'arrêter aux aspects humains du siècle du chemin de fer.

En ce sens, le sujet comporte également une valeur sociologique. En effet, deux communautés différentes se trouvent réunies pour la construction du viaduc de Mussy. Elles ne se connaissent pas, elles ne se ressemblent pas, mais pourtant, elles sont amenées à se rencontrer, à communiquer et même à cohabiter. Comment la population migrante parvient-elle à s'insérer au sein de la commune

² Abel CHATELAIN, « La main d'oeuvre et la construction des chemins de fer au XIX^e siècle », dans Annales, économies, sociétés, civilisations, n°4, article 8, Paris, 1953

³ Ibidem

rurale ? De quelle manière les Mussiats bénéficient-ils de son arrivée ? L'étude de la population migrante installée momentanément à Mussy présente donc un double intérêt, historique et sociologique. Mais il faut reconnaître qu'elle ne peut être que partielle puisqu'elle est limitée au cadre communal. Une analyse plus approfondie de l'origine des migrants, de leurs motivations et de leur devenir, aurait certainement nécessité plus de moyens et surtout plus de temps.

La présence des familles immigrées à Mussy n'est pas intemporelle. Elle s'inscrit dans l'histoire du chemin de fer de Paray-le-Monial à Lozanne. C'est pourquoi son étude ne saurait constituer la totalité du mémoire. La naissance du chemin de fer, puis sa rencontre avec la commune de Mussy, doivent être présentés préalablement, de manière à comprendre à quel moment et dans quelles conditions les Mussiats accueillent la masse d'ouvriers. De même, les conséquences de la migration temporaire et plus généralement de l'établissement du chemin de fer à Mussy, doivent être envisagées pour parachever ce travail scientifique.

Première partie

Mussy-sous-Dun et le chemin de fer : histoire d'une rencontre

La naissance, puis le développement du chemin de fer au cours du XIX^e siècle a souvent permis à ce remarquable moyen d'échanges et de transport de pénétrer au coeur même de la ruralité. En effet, nombreuses ont été les communes, et même les plus modestes d'un point de vue démographique, à avoir eu le privilège de se trouver sur le tracé d'une ligne de chemin de fer ; Mussy-sous-Dun, objet de cette étude, est l'une d'entre elles. La rencontre qui s'est faite à la fin du siècle dernier entre cette commune rurale et la ligne de chemin de fer de Paray-le-Monial à Lozanne, est l'aboutissement d'un lent parcours administratif, non dénué d'embûches. Mais avant d'étudier les modalités propres à cette rencontre, il semble nécessaire d'en présenter les deux principaux acteurs, à savoir la commune de Mussy-sous-Dun et le réseau ferroviaire français.

Chapitre 1

Mussy-sous-Dun sans le chemin de fer

Un ouvrage scientifique commence souvent comme un roman du XIX^e siècle : les premières pages offrent la découverte d'un personnage, d'un lieu ou encore d'un moment, ceci pour favoriser la compréhension de l'ensemble du contenu ; ici, nous ne dépareillerons pas, à la nuance près que le lieu est également le personnage principal, en tout cas pour ce chapitre. Présenter Mussy avant que le chemin de fer vienne s'y établir en 1892 devrait donc permettre de saisir ce qu'a pu représenter pour une commune rurale l'enjeu ferroviaire.

Géographie d'une commune périphérique

L'état de périphérie est toujours relatif à un centre, une référence en somme ; la nôtre est double : l'arrondissement mais également le département. En effet, Mussy se situe à l'extrême sud du département de Saône-et-Loire, dans l'arrondissement de Charolles et plus exactement dans le canton de Chauffailles, qui est le plus méridional des cantons du département. La situation départementale de Mussy-sous-Dun paraît donc excentrique, d'autant plus que la Saône-et-Loire (8575 km²) est un des plus vastes départements français: en fait, la commune est voisine des départements rhône-alpins que sont la Loire et le Rhône, tous d'eux à une petite dizaine de kilomètres.

Cette situation limitrophe place Mussy loin des grands centres d'activités et d'échanges départementaux que représentent alors des villes telles que Chalon sur Saône, Mâcon ou encore Le Creusot. Reste que Mussy n'est pas totalement

isolée du fait qu'elle est entourée, dans un rayon d'une vingtaine de kilomètres, par un certain nombre de communes qui n'ont certes pas l'ampleur des centres économiques cités précédemment mais qui représentent les moteurs de l'arrondissement de Charolles. Il s'agit d'abord, et surtout, du chef-lieu de canton, Chauffailles, mais également de La Clayette (autre chef-lieu de canton), toutes d'eux à moins de dix kilomètres de Mussy. Au nord-ouest, les communes de Marcigny et à proximité de celle-ci, Semur-en-Brionnais sont également à citer. Enfin, il faut évoquer Charolles et Paray-le-Monial même si ces communes sont distantes de Mussy d'une trentaine de kilomètres : la première est une des quatre sous-préfectures du département, la seconde, le terminus de la ligne de chemin de fer étudiée.

Au-delà de la frontière départementale avec la Loire, au sud-ouest de Mussy se trouve la ville de Charlieu, en pleine expansion à la fin du XIXe siècle grâce au tissage de la soie, et plus au sud encore, celle de Roanne (sous-préfecture de la Loire) qui s'impose comme le centre urbain le plus proche de Mussy. Notons en anticipant quelque peu sur le deuxième chapitre que Roanne est dotée dès 1834 d'un chemin de fer, celui menant de Roanne à Lyon par Saint-Etienne, et que même si cette ligne est des plus rudimentaires (elle sert au transport de la houille), elle témoigne tout de même de l'importance de la ville de Roanne dans l'économie régionale dès le milieu du siècle. Dans l'autre département voisin, le Rhône, la commune de Beaujeu, à trente kilomètres de Mussy, capitale du Beaujolais, domine l'économie locale par sa spécialisation vinicole, même si celle-ci a été sérieusement mise en péril par la crise phylloxérique qui la touche vers 1875-1880 ⁴.

Bien qu'aux marges de la Saône-et-Loire, Mussy n'est donc pas pour autant un de ces îlots campagnards dont Eugen Weber fait état ⁵ grâce au nombre et à l'importance des régions ⁶ qui l'encadrent : le Beaujolais, le Roannais et surtout le Charolais, célèbre depuis le XIXe siècle pour l'excellence de sa race bovine. A l'intérieur du Charolais figure le Brionnais, qui regroupe les trois cantons de Semur-en-Brionnais, Marcigny et La Clayette, et qui frôle le territoire

⁴ Gilbert GARRIER, Paysans du Beaujolais et du Lyonnais 1800-1970, Grenoble, 1973, P.U.G, 714 pages, pages 418 à 424

⁵ Eugen WEBER, La fin des terroirs, Ed. Recherches, Paris, Fayard, 1983, , page 301

⁶ Il ne s'agit pas de régions administratives bien sûr mais économiques

de Mussy-sous-Dun. Dans une session de 1864 du Conseil Général, le préfet de Saône-et-Loire en parlait en des termes fort élogieux: « Le plus beau bétail se rencontre dans le Brionnais. Ce pays si renommé par l'excellence et l'abondance de ses herbages est le berceau d'un des types reproducteurs les plus remarquables de l'empire »⁷.

L'isolement de Mussy est donc tout relatif. Par ailleurs, l'observation de la carte départementale de 1862 montre clairement le handicap dont Mussy est atteint. La commune ne se trouve pas sur une voie de communication majeure : ni route impériale (ou nationale après la chute de Napoléon III), ni route départementale et à moindre échelle, chemin de grande communication. L'axe routier le plus proche de la commune est la route départementale n°40 qui relie Autun à Beaujeu en passant par La Clayette et Chauffailles, mais sur le trajet de laquelle Mussy ne figure pas. Vu les nombreuses améliorations des voies de communication et par la même, l'intensification des échanges qui s'opèrent tout au long du siècle⁸, les communes et en particulier les communes rurales, délaissées par ces progrès, seraient amenées à plus ou moins long terme sinon à décliner, du moins à stagner. Dès lors, se révèle l'intérêt pour Mussy que de la ligne de chemin de fer de Paray-le-Monial à Lozanne : d'une part, elle faciliterait l'accès sur le nord de l'arrondissement et sur celui du département (puisque Paray est relié à Chagny dès 1869), et d'autre part et surtout, elle la rapprocherait de la métropole lyonnaise, la ligne Lozanne-Lyon existant déjà en 1890.

Parmi ces précisions géographiques, celles plus locales concernant la topographie du territoire communal doivent également être évoquées. D'ailleurs, la commune tient son nom de deux éléments topographiques : le Mussy d'abord, ou Ruisseau de Propières (commune du Rhône où il prend sa source) traverse la commune dans un axe est-ouest ; c'est au-dessus de son vallon que s'élèvera le viaduc de Mussy, nécessaire au passage du chemin de fer ; la montagne de Dun ensuite, qui culmine à 702 mètres. C'est à son pied, sur une colline, que le village de Mussy, à 415 mètres, ainsi que la majorité de ses hameaux sont situés. Le terrain, de composition granitique, présente de nombreuses dépressions qui

⁷ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1864

⁸ Francois CARON, Histoire économique de la France XIXè-XXè siècles, Coll. U, Paris, Armand Colin, 1981, , 320 pages, page 31

rendent son exploitation d'autant plus difficile. L'instituteur communal, en 1902, le qualifiait même de « montagnoux, ou du moins très accidenté »⁹.

Il faut enfin évoquer un évènement capital dans l'histoire de la commune, qui la touche autant géographiquement que économiquement. 1870 est une année de déchéance pour l'empereur certes, mais également pour Mussy-sous-Dun qui se scinde, et qui accouche dans la douleur d'une autre commune. La naissance d'Anglure-sous-Dun prive Mussy de 40% de son territoire originel, soit 655 hectares sur 1530. Après cette date fatidique, il ne reste à Mussy plus qu'une superficie de 875 hectares.

Dualité de l'économie mussiate

Vers une spécialisation herbagère

L'appartenance de Mussy à la grande région d'élevage bovin que constitue le Charolais prédispose l'économie à cette spécialisation. Toutefois, il ne s'agit pas d'une mono-activité, loin s'en faut, mais plutôt d'une caractéristique de l'agriculture locale qui demeure somme toute assez diversifiée. La surface en herbes (prés et prairies naturels) n'a pas toujours occupé une place de choix dans le territoire communal. En 1860, sur les 1530 hectares que contient la commune, seuls 240 sont couverts de prés et d'herbages¹⁰, soit 16% de la superficie totale. A cette même date, les terres labourables occupent 55% de la superficie, les bois 15%, soit presque autant que la surface en herbes ; la vigne quant à elle est quasi inexistante (un hectare). La prédominance des terres labourables s'explique essentiellement par l'importance des cultures céréalières : le blé en tête, bien sûr, mais aussi le seigle et le sarrasin. Notons aussi les cultures de la pomme de terre et du colza, les plus importantes après les céréales. Quant au cheptel, il est lui aussi très divers : bovins et porcins surtout, mais aussi ovins et caprins dans une moindre mesure. En fait, il s'agit vers 1860 d'une polyculture traditionnelle dont les excédents, notamment en blé s'écoulaient sur les marchés locaux, en particulier sur celui de Chauffailles où se tiennent un marché hebdomadaire et une foire

⁹ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

¹⁰ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1860

mensuelle où « il s’y fait des affaires considérables ¹¹ », chacune attirant de 4000 à 5000 personnes ¹².

La spécialisation herbagère s’opère progressivement à partir du milieu du siècle. D’abord, l’amélioration des techniques d’amendement des terres, grâce au chaulage que certains agriculteurs commencent à pratiquer vers 1850, a permis de meilleurs rendements, certaines récoltes ayant parfois été quadruplées ¹³. Un premier temps est ainsi celui d’une certaine intensification des cultures. Ce faisant, une partie des terres les moins fertiles est convertie en prairies artificielles, occupées surtout par du trèfle et en prairies naturelles, ce qui permet de nourrir plus de bétail ¹⁴. De fait, les terres labourables devenues plus productives autorisent la création de prés et de prairies. Par ailleurs, les déboisements et les défrichements, importants à Mussy pendant la seconde moitié du siècle, favorisent également le développement de la spécialisation herbagère et fourragère. Les chiffres de la Statistique agricole de 1890 ¹⁵ traduisent cette évolution. De 16% de la superficie totale en 1860, la surface en herbes (herbages et prés naturels) est passée à 32%, soit 278 hectares sur 875 : cette augmentation de 100 % est faite aux dépens des terres labourables (48% de la superficie totale) et des bois (plus que 10%) ; à noter également que parmi les terres labourables, les céréales reculent sensiblement, le seigle surtout, alors que les prairies artificielles gagnent du terrain. La statistique de 1900 ¹⁶, année de l’ouverture du chemin de fer, ne fait que confirmer cette évolution : les terres labourables occupent 42% du territoire. Celles plantées en blé, et c’est là une nouveauté, diminuent, subissant les effets de la crise de mévente. La surface en herbes poursuit sa progression, atteignant 36% de la superficie totale, grâce notamment à l’avancée des pâturages et pacages. De telles progressions de l’herbe suggèrent une augmentation du cheptel bovin. Malheureusement, les sources chiffrées font défaut : les statistiques agricoles n’ont pas été déposées aux archives départementales et celles, antérieures à 1888 n’ont pu être retrouvées à la mairie de Mussy ; le seul indice dont l’historien

¹¹ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1862

¹² Annuaire départemental de Saône et Loire, 1841

¹³ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1859

¹⁴ ACM, Monographie de l’instituteur Nesly

¹⁵ ACM

¹⁶ ACM

dispose est la précision livrée dans le manuscrit de l'instituteur communal ¹⁷ et concernant l'augmentation du nombre des bêtes à cornes qu'il est possible de dater aux alentours de 1880.

L'étude des pratiques culturelles laisse deviner l'état de la propriété à Mussy en 1890. Celle-ci est effectivement très divisée : 40% des propriétés occupent moins d'un hectare et globalement, un peu plus de 80% ont moins de 5 hectares ; les 18% restant concernent surtout la moyenne propriété de 5 à 20 hectares (17%). Seulement 1% des propriétés ont plus de 20 hectares, ce qui laisse entendre que la grande propriété est presque inexistante à Mussy. ¹⁸. Le morcellement de la propriété va de pair avec un habitat dispersé, caractérisé par la présence de nombreux hameaux. En 1891, la commune en compte précisément 26, regroupant ensemble 93% de la population ¹⁹. De plus, ces hameaux ne présentent pas véritablement de disparités : il n'en est ni de désert, ni de très peuplé, ce qui renforce encore l'idée de dispersion de l'habitat.

Figure 1 : la propriété à Mussy en 1890 ²⁰

Superficies	Propriétaires habitant la commune	Propriétaires habitant hors de la commune
0 à 1 hectare	69	34
1 à 2 hectares	34	6
2 à 3 hectares	22	10
3 à 4 hectares	20	2
4 à 5 hectares	12	1
5 à 7 hectares	11	1
7 à 10 hectares	12	1
10 à 20 hectares	19	
20 à 30 hectares	3	
Totaux	202	55

¹⁷ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

¹⁸ Voir tableau page 36

¹⁹ Archives départementales de Saône et Loire (ADSL), Dénombrement de la population, 1891

²⁰ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

La pluri-activité à Mussy

L'économie communale ne repose pas entièrement sur l'exploitation du sol. Elle englobe aussi le travail des matières textiles, et en particulier le tissage de la soie. En fait, c'est grâce au chef-lieu de canton que cette activité « industrielle » a pu se développer à Mussy : au cours du XIXe siècle, Chauffailles devient progressivement « un des cantons les plus industriels du département »²¹ où le travail du coton et de la soie prend de plus en plus d'ampleur. Les commandes de tissage sont partiellement données en sous-traitance dans les communes du canton. En 1873, 1800 métiers à tisser sont disséminés partout dans le canton et ce, uniquement pour le coton²².

Mussy s'est spécialisée dans le tissage de la soie à partir des années 1850. Avant cette date, l'industrie textile n'emploie qu'une trentaine de personnes, dix pour le tissage de la soie, dix pour celui du coton et autant pour le tissage du chanvre et du lin²³. Vingt ans plus tard, lors du recensement de 1866²⁴, 168 personnes travaillant au tissage de la soie sont dénombrées, et parmi elles, 153 sont du sexe féminin, alors qu'aucun tisseur en coton ou en lin n'est recensé. La spécialisation s'est donc réalisée sur une vingtaine d'années. Le nombre d'employés du textile est moindre en 1876 : le chiffre de 150 est toutefois trompeur puisque entre 1866 et 1876, Mussy a perdu près des deux tiers de sa population avec la naissance de la commune d'Anglure. En fait, plutôt qu'une diminution du nombre de tisseurs en soie, il convient d'en remarquer une légère augmentation : 16,5 % de la population totale de 1876 contre 11 % de celle de 1866. A partir des années 1880, l'activité du tissage semble toutefois s'émousser : 142 employés en 1881, 104 en 1886 et 124 en 1891²⁵, ce dernier chiffre s'expliquant par la reprise du marché vers 1885²⁶. Au début du XXe siècle, il reste encore à Mussy une centaine de métiers à tisser la soie²⁷.

²¹ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1859

²² Annuaire départemental de Saône et Loire, 1873

²³ ACM, Etat récapitulatif du dénombrement de population de 1846

²⁴ ACM, Etat récapitulatif du dénombrement de population de 1866

²⁵ ACM, Etat récapitulatif des dénombrements de population de 1881, 1886, 1891

²⁶ François CARON, Histoire économique de la France..., page 138, ouvrage cité

²⁷ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

Quoi qu'il en soit, cette activité occupe une place remarquable dans la répartition de la population active à Mussy : loin derrière l'agriculture, cela va de soi, mais aussi loin devant les professions du commerce et de l'artisanat. Est-il possible pour autant de considérer cette activité industrielle comme une profession à part entière ? Exerce-t-on le métier de tisseur de la même façon que l'on exerce celui d'agriculteur ou de maréchal ? Il semble plutôt que le tissage est surtout un complément de revenus pour la population agricole de Mussy. Dans une majorité écrasante, ce sont des femmes qui pratiquent ce tissage, et qui plus est des épouses d'agriculteurs ou certaines de leurs filles ²⁸. Ayant leur outil de travail à domicile, ces ouvrières peuvent aménager leur emploi du temps comme bon leur semble. « La population des campagnes [du canton de Chauffailles] s'adonne dans les loisirs que lui laissent les travaux agricoles à l'industrie du fil et du tissage des toiles » ²⁹. Cette mention du rédacteur de l'Annuaire départemental de Saône-et-Loire témoigne de la position complémentaire de l'activité textile par rapport à l'agriculture : les travaux des champs priment, viennent ensuite les autres « industries ». Etant le fait d'une population déjà employée dans le secteur agricole, le tissage de la soie traduit la pluri-activité de certaines familles rurales de Mussy.

Les matières premières alimentant le tissage de la soie ne sont pas fabriquées dans le canton ; les produits tissés ne sont pas utilisés uniquement sur place : en amont et en aval de cette production, se trouve la ville de Lyon ³⁰, capitale nationale de la soierie. De ce fait, l'importance pour l'économie locale et cantonale de la ligne de Paray-le-Monial à Lozanne est encore accrue. Desservant Mussy, elle relierait directement la commune à Lyon, sa mère nourricière en matière de tissage : l'enjeu économique est de taille !

²⁸ ADSL, Dénombrement de population, 1861

²⁹ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1859

³⁰ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1862

Aspects culturels et démographiques de la société mussiate

De l'intensité du sentiment religieux

La population de Mussy demeure très majoritairement agricole. Le dénombrement de 1891 ³¹ comptabilise 565 personnes (agriculteurs et familles d'agriculteurs) vivant directement de l'exploitation de la terre, ce qui représente, sur un total de 840 habitants, 67 % de la population communale. Du point de vue culturel, cette population se caractérise surtout par sa grande piété. Un témoin oculaire, Monsieur Nesly, notait à la fin du siècle dernier, que les habitants étaient tous du culte catholique, et ajoutait que la paroisse était « regardée comme l'une des plus chrétiennes des environs » ³². Ce constat est confirmé par l'étude du calendrier mensuel des mariages qui montre que les deux périodes de jeûne du culte catholique sont bien respectées : le Carême en Mars, et l'Avent en décembre. Au fil des années, le respect de ces interdits religieux ne s'émeuse aucunement : sur la période de 1855 à 1860, 11% des mariages ont lieu en mars ou en décembre (7 mariages sur 63) ; le taux chute à 9% pour les années 1885-1890 (3 mariages sur 36) ³³. L'irrespect est rarement le fait de la population agricole, mais plutôt des employés de la soie ou des artisans-commerçants. Le calendrier journalier est également très explicite. Effectivement, le vendredi durant lequel les fidèles sont tenus de jeûner est le jour où les Mussiats se marient le moins. Sur les 36 mariages que compte la période 1885-1890, deux seulement sont célébrés le vendredi ³⁴.

Cette incontestable dévotion se retrouve également en 1900 dans l'engouement suscité par la bénédiction de la chapelle de Dun, fraîchement reconstruite. Le Cardinal Perraud, alors évêque d'Autun, a procédé en personne à cette bénédiction, considérée alors comme l'événement ayant attiré le plus grand nombre de gens à Mussy. L'instituteur Nesly l'estime entre douze et quinze mille, affluence considérable donc, telle que les aubergistes et autres cantiniers, en dépit des provisions faites, ont été rapidement pris au dépourvu.

Certes, l'unanimité du sentiment religieux est un fait avéré à Mussy. Mais quel serait l'intérêt de l'évoquer ici si elle n'avait pas d'autres incidences que

³¹ ACM, Etat récapitulatif du dénombrement de population de 1891

³² ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

³³ ACM, Registres d'Etat Civil, Mariages de 1850 à 1890

³⁴ Idem

celle de conduire la spiritualité des habitants de la commune ? En fait, il s'agit de montrer combien le culte catholique, en dictant les préceptes de la moralité, en insérant une somme d'individualités dans un moule communautaire, parvient à façonner l'esprit des sociétés rurales en général, celui des Mussiats en particulier. Qu'au milieu du siècle, un instituteur de Mussy fasse preuve de non-conformisme et ne cache point sa propension à embrasser les idées républicaines, et il est aussitôt frappé d'ostracisme. Tel fut le cas de Monsieur Chervet qui, en 1852, après onze ans de service en tant qu'instituteur, fut congédié par le conseil municipal sous le prétexte qu'il n'enseignait pas « les principes religieux et du bon ordre qui font le bon citoyen »³⁵. Plus qu'un licenciement, il s'agit d'une véritable expulsion : l'instituteur dut quitter non seulement ses fonctions, mais aussi le territoire communal. C'est en tout cas en ces termes que s'expriment les conseillers municipaux rédigeant la délibération relative à cette affaire³⁶. Ce sont deux frères des ordres d'enseignement religieux autorisés par l'Etat qui sont appelés dès lors à suppléer cet instituteur jugé malveillant, non seulement par les autorités municipales mais aussi par la majorité des Mussiats puisque de nombreuses plaintes ont été déposées à la mairie. Conservateur semble être le qualificatif le plus approprié pour résumer la mentalité des gens de Mussy avant l'arrivée du chemin de fer.

Des progrès de l'instruction

L'évolution au XIX^e siècle de l'instruction publique et privée doit également être retracée. D'ailleurs, elle apparaît plus facilement mesurable que celle du sentiment religieux puisqu'elle est plus matérielle et plus officielle. Mussy doit attendre 1849, seize ans après le vote de la loi Guizot pour se doter d'une maison d'école pour garçons à peu près digne de ce nom. Cette maison, située à un kilomètre du bourg, a été achetée par la commune à un particulier pour servir temporairement d'école jusqu'à ce que la mairie soit en mesure d'en faire

³⁵ ACM, Registre des délibérations du Conseil Municipal, année 1852

³⁶ Voir annexe 1, page 173

construire une véritable en 1881. Quant aux jeunes filles, elles n'auront leur propre école qu'en 1857³⁷.

Fort heureusement, l'instruction n'a pas attendu l'obtention de ces bâtiments pour naître. Au départ, comme dans beaucoup de communes rurales, elle est le fait d'initiatives privées, bien souvent religieuses, qui tentent tant bien que mal d'alphabétiser la jeunesse de la commune. Le manuscrit de l'instituteur mentionne l'existence d'un maître d'école en 1789, et d'un autre encore en 1801, mais il demeure impossible d'estimer le nombre de « privilégiés », ayant pu recevoir quelque enseignement. Plus connues sont les expériences de deux villageois qui, dans les années 1820, dispensaient certains cours de lecture. Parallèlement, d'autres personnes du Dauphiné passaient régulièrement les hivers à Mussy pour donner des cours à domicile aux jeunes habitants. Cette tradition perdura jusqu'en 1860, soit bien après la nomination, en 1841, de l'instituteur, Monsieur Chervet dont les péripéties ont déjà été relatées. Toutes ces formes d'enseignement antérieures à l'arrivée du nouvel instituteur communal apparaissent au total très inorganisées et manquent réellement de coordination. Sans toutefois les qualifier de vaines, force est de constater qu'elles ne touchent qu'une minorité de la population de Mussy ; c'est pourquoi, dans ce contexte, il est nécessaire de rappeler le rôle essentiel joué par le catéchisme qui, bien que très rudimentaire, constitue généralement la seule forme d'enseignement reçue par les jeunes de la commune.

La conjugaison de ces expériences a toutefois permis à quelques Mussiats de sortir de leur illétrisme ; mais ces initiatives présentent l'inconvénient de ne pas faire réellement progresser l'alphabétisation : l'étude des signatures sur les cent premiers actes de mariages à partir de 1850³⁸ révèle que le pourcentage des hommes (époux et pères de l'époux ou de l'épouse) qui ne signent pas est le même, soit 35 % . Les épouses ne signant pas sont, elles, moins nombreuses que leurs mères ou belles-mères, 75 % contre 95 % . Ces données témoignent bien de la relative stagnation de l'instruction avant 1840, en montrant, pour les hommes en tout cas qu'il n'y a aucune évolution entre les deux générations.

Les changements deviennent considérables avec l'arrivée du premier instituteur mandaté par le Conseil d'arrondissement, l'admission gratuite d'élèves

³⁷ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

³⁸ ACM, Registre d'Etat Civil, Mariages de 1850 à 1860

indigents et l'acquisition d'une maison d'école : 48 % des conscrits entre 1857 et 1867 sont analphabètes, 17 % savent lire et 35 % écrire. Pour la génération des conscrits comprise entre 1867 et 1877, le taux d'illétrisme chute à 11 % ; ils sont 10 % à ne savoir que lire ³⁹ et 79 % à savoir lire et écrire. Le processus d'alphabétisation est désormais enclenché. Pour preuve, de 1865 à 1870, le nombre de jeunes garçons de 7 à 13 ans ne fréquentant pas l'école passe de 90 à 20. A partir de 1870, et jusqu'au début des travaux du chemin de fer, cette tendance se confirme ⁴⁰. Avec les lois Ferry de 1881, l'affluence devient telle que la commune demande la création d'un poste d'instituteur adjoint pour l'école des garçons (elle l'obtient par décision ministérielle en 1884) et fait construire une seconde classe pour l'école des filles en 1887.

Figure 2 : instruction des conscrits mussiats au XIX^e siècle ⁴¹

Périodes	Nombre total de conscrits	Nombre de conscrits							
		ne sachant ni lire ni écrire		sachant lire		sachant lire et écrire		sachant lire écrire et compter	
1817-27	150	inconnu		-	-	-	-	-	-
1827-37	181	-		-	-	-	-	-	-
1837-47	171	-		-	-	-	-	-	-
1847-57	160	68	43%	50	31%	42	26%	-	-
1857-67	180	87	48%	32	17%	61	35%	-	-
1867-77	119	13	11%	12	10%	94	79%	-	-
1877-87	87	9	10%	1	1%	49	57%	28	32%
1887-97	93	2	2%	2	2%	25	27%	64	69%
1897-1902	54	1	2%	0	0%	9	17%	44	81%

³⁹ Voir tableau page suivante

⁴⁰ Idem

⁴¹ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

Figure 3 : fréquentation scolaire des garçons de 1860 à 1900 ⁴²

Années	Nombre d'élèves inscrits	Nombre d'enfants de 7 à 13 ans qui n'ont pas fréquenté l'école
1860	92	60
1865	54	90
1870	65	20
1875	55	8
1880	59	6
1885	92	6
1890	90	3
1895	98	inconnu ⁴³
1900	56	2

De la fragilité démographique

Du point de vue démographique, la population de Mussy présente une évolution irrégulière, voire chaotique. De 1846 à 1861, la population subit une augmentation notable, passant de 1453 habitants à 1551. Puis, son nombre se réduit jusqu'à 881 habitants en 1872, soit une baisse de 43 % en un peu plus de dix ans ⁴⁴. Cette chute démographique est due, nous l'avons déjà évoqué, à la naissance de la commune d'Anglure qui emporte la majorité des hameaux orientaux de Mussy. Au moment de la division, en 1870, Mussy conserve 975 habitants, Anglure lui en prenait 525. La commune connaît un léger sursaut démographique entre 1872 et 1881 en gagnant une vingtaine d'habitants, avant d'entamer une nouvelle phase de déclin. Au final, en 1891, il n'y a plus à Mussy que 840 âmes, soit 42 % de moins qu'en 1846 ⁴⁵.

L'évolution démographique de Mussy est donc déclinante d'autant plus que la phase de baisse qui s'amorce dans les années 1880 semble liée à des problèmes non plus conjoncturels, comme a pu l'être celui de la scission de la commune, mais bel et bien structurels. Depuis 1870, les moyennes annuelles de

⁴² Ibidem

⁴³ Le nombre d'enfants n'ayant pas fréquenté l'école est inconnu pour l'année 1895, car une partie d'entre eux sont des enfants d'ouvriers immigrés

⁴⁴ ADSL, Dénombrements de population de 1846 à 1891

⁴⁵ Voir tableau page 49

naissances et de décès régressent, ce qui demeure logique puisque la commune a perdu une part importante de sa population. Mais l'analyse de ces moyennes révèle que ce sont les naissances qui reculent le plus. Entre 1853 et 1870, le taux annuel des naissances est de 47 ; il n'est plus que de 20 entre 1871 et 1891 alors que dans le même temps, la moyenne annuelle des décès passe de 37 à 20 ⁴⁶. La natalité traverse une crise grave, au dénouement incertain. Cette situation périlleuse laisse présager un avenir démographique morose. C'est pourquoi sont porteuses d'espoir la construction de la ligne Paray-Lozanne et l'arrivée dans la commune d'une population étrangère nombreuse qu'elle implique. En ce sens, le chemin de fer représente aussi un enjeu humain.

Le point de vue d'un journaliste local en 1900 ⁴⁷, bien que dithyrambique, illustre le tableau de la commune développé précédemment: « elle [la commune de Mussy] présente un type absolument intéressant de bonne, de vraie, de saine ruralité. La vie agricole, non industrialisée, la bonne, la vieille paysannerie française s'est réfugiée là ».

⁴⁶ ACM, Registres d'Etat-Civil des naissances et décès de 1853 à 1891

⁴⁷ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly, citation extraite du Petit Journal, 1900

Figure 4 : évolution démographique à Mussy de 1846 à 1891⁴⁸

Années de recensement	Population communale
1846	1453
1851	1494
1856	1515
1861	1551
1866	1500
1870	975
1872	881
1876	900
1881	903
1886	892
1891	840

⁴⁸ ADSL, Dénombrements de population des années citées et ACM, Monographie de l'instituteur Nesly pour l'année 1870 (scission de la commune)

Chapitre 2

Le chemin de fer : des origines à Mussy

1827, le premier chemin de fer français voit le jour entre Saint-Etienne et Andrézieux dans la Loire. 1892, le chemin de fer arrive à Mussy ; deux dates historiques, la première pour l'histoire nationale des chemins de fer, la seconde pour celle de Mussy-sou-Dun. Entre ces deux événements, 65 ans de construction, et donc de densification du réseau ferré ont immanquablement transformé la carte des transports. Les étapes successives de cette évolution permettent de comprendre le contexte dans lequel s'inscrit l'édification de la voie ferrée entre Paray et Lozanne. Elles situent l'entrée de Mussy dans l'histoire des chemins de fer.

Les balbutiements des origines : 1825 - 1850

Les puissances économiques du début du XIXe siècle n'ont pas montré le même enthousiasme vis-à-vis du chemin de fer. Dès le début de l'aventure ferroviaire, la France est déjà en retard de dix ans sur sa voisine anglaise. Lorsqu'en 1828, les Français inaugurent officiellement leur premier chemin de fer (Saint-Etienne - Andrézieux), les Anglais ont depuis trois ans plusieurs lignes ouvertes aux voyageurs. Quant aux premières utilisations industrielles Outre-Manche, elles se pratiquent depuis 1815 ⁴⁹. Mais le plus inquiétant reste à venir : non contente d'avoir pris un mauvais départ, la France reste durant une quinzaine d'années dans une léthargie initiale pendant que toutes ses grandes rivales tissent

⁴⁹ Serge MICHEL, Chemins de fer en Lyonnais 1827-1957, Lyon, P.U.L., 1986, 191 pages, page 20

progressivement leur toile ferroviaire ⁵⁰. En fait, la question du chemin de fer suscite de vives polémiques. Quel réseau ferroviaire faut-il construire ? Qui doit s'en charger ? l'Etat, pour assumer sa vocation de service public ? mais l'Etat n'a pas les moyens financiers d'une telle entreprise ⁵¹. Des compagnies privées pourraient fournir ces ressources, mais dans ce cas, comment éviter une construction anarchique qui ne viserait que la rentabilité de certaines lignes ?

Ces questions ne se sont évidemment pas posées qu'en France, mais les autres pays ont su trouver des réponses plus rapidement, comprenant sans doute davantage que ce qui importait le plus, était avant tout de construire. Ainsi, de 1827 à 1842, le chemin de fer français piétine alors que ceux de la Grande Bretagne, de la Belgique, des Etats allemands se développent progressivement. Sur plus de sept mille kilomètres de voies ferrées existant dans le monde en 1838, quatre cents à peine sont français dont la moitié ne sert qu'au transport du charbon ⁵². D'ailleurs, la première ligne ouverte au trafic voyageurs fut celle de Paris à Saint-Germain-en-Laye, longue de dix-huit kilomètres, inaugurée seulement en 1837. Est révélatrice du retard accumulé l'observation de la carte du « réseau » français en 1842 comparée par exemple à celle de la Belgique. A cette date, certaines connexions sont déjà réalisées entre les villes motrices de l'économie belge : Bruges, Gand et Courtrai sont reliées, de même qu'Anvers, Malines et Bruxelles. Il en va tout autrement pour la France où de telles liaisons n'existent pas : les quelques lignes (six en tout) sont disposées très sporadiquement ; la plus récente, celle de Strasbourg à Bâle (ouverte à l'exploitation en 1841) mérite d'être mentionnée puisqu'il s'agit de la première ligne internationale en Europe.

1842 marque un véritable tournant dans l'histoire du chemin de fer puisque les pouvoirs publics se décident à combler le vide juridique qui régnait jusqu'alors. Par la loi du 11 juin 1842, c'est le régime de la participation mixte qui s'impose ⁵³ : l'Etat se réserve à terme la propriété des chemins de fer, il participe aux dépenses de leur construction, et accorde dans l'immédiat les concessions à

⁵⁰ Georges RIBEILL, La révolution ferroviaire : la formation des compagnies de chemin de fer en France 1823-1870, Paris, Belin, 1993, 480 pages

⁵¹ François CARON, Histoire de l'exploitation d'un grand réseau français : la Compagnie du Chemin de Fer du Nord 1846-1937, Paris, Ecole Pratique des Hautes Etudes, 1973, 619 pages

⁵² A. ANDRE DE LA FAR, Les chemins de fer dans la vie des hommes, Paris, A. Bonne, 1972, page 43

⁵³ Georges RIBEILL, La révolution ferroviaire..., pages 18-19, ouvrage cité

des compagnies privées, concessions qui étaient le plus souvent de quatre-vingt-dix-neuf ans pour permettre aux industriels privés d'asseoir leur crédit. Cette loi, appelée à juste titre « charte des chemins de fer » envisage également des mesures concrètes en décidant la création de neuf grandes lignes reliant Paris aux frontières et aux littoraux de la Manche, de la Méditerranée et de l'Atlantique (Etoile Legrand) ⁵⁴.

Ce premier réseau répond parfaitement aux exigences de la centralisation politique et économique, héritée de l'Ancien Régime et renforcée par l'Empire. La volonté du législateur est manifeste : le réseau doit desservir la capitale française pour que celle-ci puisse devenir « le rendez-vous de l'Europe entière » ⁵⁵, quitte à négliger d'autres régions privées des progrès du rail. En 1848, le voyageur parisien peut déjà atteindre par voie ferrée Le Havre, Boulogne, Calais, Lille, Troyes, Tours, Châteauroux ... alors que le voyageur lyonnais n'a toujours à sa disposition qu'une seule ligne, celle, historique, de Lyon à Roanne. Le chemin de fer est né dans cette région entre Rhône et Loire, mais il a grandi ailleurs. La carte du réseau ferré en 1850 présente clairement cette évolution. L'étoile qui se forme autour de Paris étend de plus en plus loin ses branches : les liaisons avec l'Atlantique (Nantes) et avec l'Est sont en cours de réalisation. Il faut remarquer également l'arrivée du chemin de fer en Saône-et-Loire grâce à la ligne Dijon-Chalon, une des sections du futur Paris-Lyon, ouverte en 1849. Désormais, le chemin de fer est voué à un développement certain. La carte du réseau est appelée à se transformer considérablement dans la seconde moitié du siècle.

L'explosion ferroviaire : 1850 - 1880

Après les longues hésitations, l'heure est à la construction massive de chemins de fer, facilitée par la profusion des compagnies privées. En trente ans, la carte du réseau est devenue méconnaissable ; tous les départements sont désormais traversés par au moins une ligne ferroviaire. Les chemins de fer qui jusqu'en 1850 n'avaient irrigué pratiquement que le Bassin Parisien se diffusent sur tout le territoire national, pénétrant par la même le milieu rural. Pour Henry

⁵⁴ Henri VINCENOT, La vie quotidienne dans les chemins de fer au XIX^e siècle, Coll. Vie quotidienne, Paris, Hachette, 1975, 255 pages, page 240

⁵⁵ A. ANDRE DE LA FAR, Les chemins de fer dans la vie..., page 43, ouvrage cité

Peyret, « ils prirent tout d'un coup leur élan, se dépouillèrent de leur timidité, s'élançèrent à l'assaut des obstacles naturels, étendant sans cesse leurs tentacules dans les régions les plus pauvres, sur les continents les plus reculés ⁵⁶ ».

Le département de Saône et Loire n'a pas fait exception à cette règle. Les premières lignes mises en exploitation sont, comme partout ailleurs, des lignes principales : outre celle de Dijon à Chalon déjà évoquée, s'ouvre en 1854 la ligne de Chalon à Lyon, dernière section du Paris-Lyon par la Bourgogne. Autre ligne principale, celle de Mâcon-Genève, ouverte en 1858, ne touche le département que sur quelques kilomètres ; enfin, la ligne Chagny-Nevers au nord du département en 1867. La même année, sont inaugurées deux lignes secondaires : Autun-Etang et Montceau-Digoin ; puis Digoin-Moulins en 1869 ⁵⁷, ces deux dernières figurant sur le tracé de la ligne Chagny-Moulins qui est véritablement la seule à constituer un axe ferroviaire (nord-ouest / sud-est) intra-départemental. Toutes les autres se situent en effet aux frontières de la Saône et Loire. Pour Mussy, la ligne la plus proche est celle, ouverte en 1870, de Mâcon à Paray (par Cluny et Charolles) qui sillonne le sud du département d'est en ouest.

L'avancée rapide du rail se remarque facilement sur la carte du réseau en 1860 qui montre l'immensité du travail réalisé en l'espace de dix ans. Le littoral atlantique est désormais atteint : Nantes, La Rochelle et Bordeaux ont leur chemin de fer. Les liaisons continentales sont en cours d'achèvement : Bordeaux est relié au chemin de fer méditerranéen, le Bassin Parisien à l'Est et Paris à Marseille (par Lyon) depuis 1856. La loi du 2 juillet 1861 crée le troisième réseau en classant 25 lignes d'intérêt général d'une longueur totale de 1325 kilomètres, ayant pour vocation de combler les éventuelles lacunes de la carte ferroviaire de 1860 ⁵⁸. Pour l'exécution de 22 d'entre elles, l'Etat vote immédiatement les premiers crédits nécessaires à la réalisation de leur infrastructure. Les compagnies privées s'adaptent à l'explosion ferroviaire. En 1859, le nombre des compagnies passent de vingt-huit à six par voie de fusion : Compagnies de l'Est, du Nord, de Paris à Orléans, du PLM, du Midi et de l'Ouest. Marqué par sa concentration extrême, le paysage ferroviaire est désormais simplifié. Avec la multiplication des voies

⁵⁶ Cité dans A. ANDRE DE LA FAR, Les chemins de fer dans la vie..., page 39, ouvrage cité

⁵⁷ Annuaire départemental de Saône et Loire, 1886

⁵⁸ Georges RIBEILL, La révolution ferroviaire..., page 49, ouvrage cité

ferrées, le trafic ferroviaire explose entre 1850 et 1880 : il atteint 10700 millions de tonnes/kilomètres en 1882. En 1850, il assure 10 % en volume du trafic total de marchandises et 6 % en valeur. Trente ans après, les mêmes données passent respectivement à 67 % et 50 % ⁵⁹. Cette progression fulgurante s'est faite aux dépens des deux concurrents du chemin de fer, la route et les canaux.

Vers l'achèvement du réseau : 1880 - 1890

Durant cette décennie, le chemin de fer pénètre véritablement le monde rural grâce à la profusion des Voies ferrées d'intérêt local (VFIL). Ces lignes correspondent à une nouvelle étape de la construction des chemins de fer et elles apparaissent à l'époque même où le réseau principal (constitué des lignes d'intérêt général) est achevé ou en voie de l'être. Ainsi, ne répondent-elles plus à un impératif national, qui est déjà réalisé, mais à des impératifs régionaux et locaux. Leur statut juridique particulier a été défini par la loi du 12 juillet 1865. Celle-ci prévoit pour leur édification, le recours à des technologies économiques (rails plus légers, écartement de la voie réduit) et à la simplification des règles d'exploitation et de sécurité. L'Etat accorde des subventions à la construction des VFIL mais le concessionnaire (le département, la commune) assume les risques de l'exploitation ⁶⁰. Le nombre des concessions issues de cette première loi est peu important du fait des risques financiers encourus par le concessionnaire. Dans le département du Rhône par exemple, seule la ligne d'intérêt local de Belleville à Beaujeu, construite selon les modalités de la loi de 1865, est ouverte en 1881 ⁶¹.

En 1880, une nouvelle loi modifie la réglementation relative aux VFIL. Désormais, l'Etat participe également aux charges d'exploitation en offrant au concessionnaire un minimum garanti. Beaucoup plus incitative que la précédente, cette loi provoque la construction d'un grand nombre de lignes d'intérêt local dans tous les départements ⁶². Les VFIL prennent un enjeu politique en devenant

⁵⁹ François CARON, Histoire économique de la France..., pages 31 et 32, ouvrage cité

⁶⁰ Georges RIBEILL, La révolution ferroviaire..., pages 51 et 52, ouvrage cité

⁶¹ Serge MICHEL, Chemins de fer en Lyonnais ..., pages 71 et 72, ouvrage cité

⁶² Ibidem

souvent un argument électoral pour les candidats de la majorité républicaine : parfois, les raisons économiques ne président pas toujours au choix des constructions. Bien que regroupées sous le nom générique de VFIL, les lignes édifiées selon la loi de 1880, présentent de fortes disparités entre elles. L'expression « d'intérêt local » semble peu appropriée pour certaines voies ferrées qui ont un intérêt sinon régional, du moins départemental. La classification des chemins de fer se caractérise donc par sa dualité : toutes les lignes, ne présentant pas pour l'Etat un intérêt général, sont classées parmi les VFIL. En Saône-et-Loire, comme partout en France, de nombreuses voies ferrées d'intérêt local naissent à partir de 1880. L'importance et l'utilité de ces lignes varient considérablement. Certaines relient presque directement deux communes très proches ; c'est le cas pour les lignes Gilly-sur-Loire / Cercy-la-Tour (ouverte en 1884) et Chagny / Allerey-sur-Saône (ouverte en 1887). D'autres VFIL présentent un véritable intérêt économique pour le département : la ligne Paray / Montceau-Mines (1884) longe le Canal du Centre ; celle de Chalon-sur-Saône à Cluny (1888) constitue une artère centrale pour le département.

La création de 17000 kilomètres de lignes d'intérêt général grâce au plan Freycinet adopté par la loi du 17 juillet 1879, et le développement des lignes d'intérêt local ont entraîné une nette amélioration du réseau ferroviaire entre 1880 et 1890. A cette date, la carte des chemins de fer se caractérise par sa densité ; le réseau est en cours d'achèvement. Les constructions de voies ferrées d'intérêt général deviennent plus rares, alors que les VFIL, qui continuent de se développer complètent progressivement le réseau principal. En Saône-et-Loire, les deux dernières lignes d'intérêt général construites intéressent particulièrement la région brionnaise : la première (ouverte en 1882), desservant notamment la commune de Marcigny, relie Roanne à Paray-le-Monial. La seconde, de Roanne à Chalon-sur-Saône, traverse La Chapelle-sous-Dun, commune voisine de Mussy. Comparée aux autres lignes d'intérêt général du département, la ligne de Paray-le-Monial à Lozanne, ouverte en 1900, arrive donc tardivement. Pour cette raison, Serge Michel la qualifie de « lanterne rouge »⁶³.

⁶³ Serge MICHEL, Chemins de fer en Lyonnais...., page 54, ouvrage cité

Chapitre 3

Le chemin de fer à Mussy ou l'aboutissement d'un long projet

Une quarantaine d'années sépare la naissance du projet du chemin de fer de Paray à Lozanne et le début des travaux à Mussy-sous-Dun. C'est dire toute la lenteur du parcours administratif. Les acteurs du chemin de fer sont aussi nombreux que divers, ce qui ne contribue pas à l'avancée rapide du projet. Le gouvernement, en particulier le ministère des Travaux Publics, concentre le pouvoir décisionnel. Il est le juge-arbitre omnipotent. Il délègue une partie de ses pouvoirs à la préfecture de Mâcon et à la sous-préfecture de Charolles, habilitées à régler les éventuels problèmes locaux relatifs à la construction de la ligne. Le conseil général et les conseils municipaux ont un rôle essentiellement consultatif et défendent les intérêts de leurs administrés qui s'expriment par leur biais. Enfin, acteur privé, la compagnie de chemins de fer concessionnaire, en l'occurrence le PLM, dirige l'ensemble de la construction de la voie ferrée en gérant tous les aspects techniques. Elle reste cependant sous la surveillance de l'Etat, qui nomme un ingénieur en chef responsable du contrôle des travaux. La complexité de ce jeu d'acteurs retarde l'arrivée du chemin de fer à Mussy. De plus, même après l'élaboration du projet prévoyant une station à Mussy, les Mussiats subissent les foudres de leurs voisins de Chassigny-sous-Dun, qui revendiquent l'établissement de cette gare dans leur commune. Mais les Mussiats n'entendent pas se laisser déposséder : ils manifestent le plus grand intérêt à l'égard de cette voie ferrée.

Une rencontre incertaine

La création de la ligne

A son ouverture, le 6 septembre 1900, la voie ferrée de Paray-le-Monial à Lozanne a déjà presque cinquante ans d'histoire. Il semble en effet que les premiers projets visant à relier la commune de Paray à la région lyonnaise datent

du milieu du XIX^e siècle. Par une délibération du 22 mars 1883 ⁶⁴, le conseil municipal de Mussy observe qu'une telle ligne « est projetée depuis plus de trente ans ». Une autre délibération plus précise ⁶⁵ permet d'affirmer l'existence, en 1870, d'un projet de création d'une ligne de chemin de fer entre Paray et Lentilly. Dans cette commune du Rhône, à dix kilomètres au sud de Lozanne, cette ligne devrait s'embrancher sur celle de Montbrison à Lyon. Ce projet ayant été abandonné, il est aussitôt remplacé par un nouveau. En 1873, le Ministère des Travaux Publics prévoit l'établissement d'une voie ferrée, menant de Paray-le-Monial à Lozanne, par La Clayette, Chauffailles et la vallée d'Azergues. La ligne, d'une longueur d'environ cent kilomètres conduit jusqu'à Lyon puisqu'à la hauteur de Lozanne, elle se raccorde à celle de Roanne-Lyon.

En 1874, après avoir été envisagée en voie étroite -donc en VFIL ⁶⁶-, elle est considérée par le Conseil d'Etat comme présentant un intérêt général ⁶⁷. Cette hésitation montre clairement les difficultés rencontrées pour le classement des voies ferrées, surtout lorsqu'elles sont d'une importance intermédiaire entre l'intérêt général et l'intérêt local. La déclaration d'utilité publique n'est attribuée que le 25 juillet 1882. Désormais, le projet est entériné. L'Etat doit encore choisir la compagnie concessionnaire. Après deux conventions passées avec les pouvoirs publics (26 mai et 9 juillet 1883), concernant les modalités d'exploitation, la Compagnie du PLM remporte logiquement la concession du chemin de fer. Ces conventions sont définitivement approuvées par la loi du 20 novembre 1883 ⁶⁸.

Le tracé de la ligne

Après l'abandon d'un premier tracé réalisé par l'Etat, de nouvelles études sont menées à partir de 1885 par la Compagnie PLM. Elles aboutissent en 1891 à un projet dressé par deux ingénieurs du PLM, messieurs Morris et Pouthier ⁶⁹. Le projet prévoit la répartition des gares et des stations sur la ligne. Dans

⁶⁴ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 1883

⁶⁵ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 19 mai 1870

⁶⁶ Serge MICHEL, Chemins de fer en Lyonnais..., page 54, ouvrage cité

⁶⁷ ACM, Délibération du 17 mai 1874

⁶⁸ ADSL, Série S 189, Extrait du registre des arrêtés préfectoraux, 1891

⁶⁹ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

l'arrondissement de Charolles, deux gares sont créées, l'une à Saint-Julien-de-Civry, l'autre à Chauffailles. Trois communes sont également dotées d'une station : Lugny-les-Charolles, Dyo et Mussy-sous-Dun. Les Mussiats savaient que le train passerait dans leur commune, mais ne s'attendaient pas à ce qu'il s'y arrête. C'est pourquoi, agréablement surpris, ils soutiennent massivement ce dernier projet ⁷⁰.

En janvier 1891, le profil en long de la station de Mussy ⁷¹ contient le plan du viaduc à construire pour permettre au chemin de fer d'enjamber le vallon du Mussy. Cet ouvrage doit relier la colline du Ragin (du côté de Chauffailles) à celle où se situe le village. Le viaduc projeté se constitue de deux niveaux d'arches superposés. La partie supérieure est formée de 29 arches, ayant chacune 16 mètres d'ouverture. Mais ce plan est modifié en 1892, et finalement, dans un deuxième profil en long dressé par l'ingénieur de la Compagnie PLM en juin 1893 ⁷², le viaduc apparaît simplifié. Il est conçu sur un seul étage, comportant 18 arches de 25 mètres d'ouverture. Sa hauteur maximale est de 60 mètres. Sa longueur totale de 561 mètres lui vaut le titre de deuxième plus long viaduc en pierre de France, c'est dire l'immensité de l'ouvrage. A l'adoption de ce second plan, les premiers travaux de terrassement ont déjà commencé à Mussy. L'adjudication a été donnée en janvier 1892 à l'entreprise Veysseyre Frères pour un montant de trois millions cinq cent mille francs ⁷³.

La station : pomme de discorde entre les communes

Pour une commune rurale telle que Mussy, une station de chemin de fer offre des avantages remarquables. Lieu d'affluence et d'échanges, elle représente un enjeu économique réel, si bien qu'elle est souvent convoitée et enviée par d'autres communes qui n'ont pas le privilège d'en bénéficier. Par là même, elle permet également l'expression de vieilles rancoeurs intercommunales, donnant lieu parfois à une véritable guerre de clochers. Est digne d'un tel scénario la controverse entre Mussy-sous-Dun et Chassigny-sous-Dun, relative à l'attribution

⁷⁰ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 22 mars 1891

⁷¹ ADSL, Série S 189

⁷² ADSL, Série S 190

⁷³ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

d'une station sur la ligne Paray-Lozanne. Elle naît en 1884 lorsque le conseil municipal de Chassigny, ayant pris connaissance du projet de chemin de fer, « émet le vœu que la Compagnie PLM établisse une gare au vieux bourg [de Chassigny] »⁷⁴. Selon l'assemblée, cette gare se justifie par son utilité pour les industries soyeuse et agricole, et par sa position équidistante entre les chefs-lieux de canton de Chauffailles et La Clayette.

Dans un premier temps, cette demande n'est pas satisfaite par la compagnie ferroviaire. En effet, le projet qu'elle établit en 1891, concernant l'emplacement des gares et des stations, n'en prévoit pas pour Chassigny. En revanche, une station est proposée à Mussy. Les conseils municipaux des communes traversées par la voie ferrée sont invités à délibérer et à faire savoir leurs opinions sur ce projet. Dès lors, les réactions s'enchaînent. Un clan, s'opposant à la station de Mussy se forme progressivement, et milite en faveur de son déplacement à Chassigny. A sa tête, la municipalité de Chassigny ne manque pas de virulence. Dans la délibération du 15 mars 1891⁷⁵, le conseil municipal exprime son désaccord avec le choix de la compagnie. De nouveau, il revendique l'établissement de la station sur le territoire de la commune, « considérant qu'il paraît plus logique de diviser la distance des chefs-lieux de canton de Chauffailles et de La Clayette en deux parties égales ». De plus, il établit une comparaison démographique entre les deux communes, visant à démontrer que « le mouvement de voyageurs sera certainement plus important à Chassigny qu'à Mussy ». Rappelant à la compagnie qu'il est dans son propre intérêt d'établir une station à Chassigny, le conseil municipal demande finalement que « la station projetée à Mussy soit construite à Chassigny ». Le même jour (15 mars 1891), le conseil municipal de La Chapelle-sous-Dun se réunit pour la même cause et aboutit aux mêmes conclusions : la station de Mussy doit être déplacée à Chassigny⁷⁶. Bien que n'étant pas concernés directement par cette station, les Chapellois, pour une question de proximité, ont tout intérêt à ce qu'elle soit établie à Chassigny.

⁷⁴ Archives communales de Chassigny, Registre des délibérations du conseil municipal; 23 septembre 1884

⁷⁵ Archives communales de Chassigny, Registre des délibérations du conseil municipal, 15 mars 1891

⁷⁶ ADSL, Série S 190, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de La Chapelle-sous-Dun

La première réponse à ces revendications est donnée par la Commission d'enquête le 31 mars 1891. Cette assemblée, nommée par arrêté préfectoral le 28 février précédent, est chargée d'étudier les requêtes relatives à l'établissement des gares et des stations et d'émettre un avis pour chacune d'entre elles. La demande faite par La Chapelle-sous-Dun est jugée malvenue du fait que la commune est déjà pourvue d'une gare sur la ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône ⁷⁷. Après cette première instance somme toute consultative, le Ministère des Travaux Publics est appelé à intervenir. Le projet, réalisé en janvier 1891, est accepté par la décision ministérielle du 19 août 1891 ⁷⁸. A priori, la question est tranchée : Mussy sera dotée d'une station, comme cela était initialement prévu.

Mais la ténacité des opposants ne s'arrête pas à cette décision ministérielle. Deux jours plus tard, le 21 août 1891, M. de Rambuteau, conseiller général de La Clayette et défenseur de la station de Chassigny, intervient pendant la séance du conseil au sujet de l'emplacement des gares et stations sur la ligne Paray/Lozanne. M. Sarrien, président du conseil général, « fait connaître dans une réponse très claire et très détaillée que le ministre a déjà approuvé l'emplacement proposé pour les gares » ⁷⁹. Malgré cet échec, M. de Rambuteau persiste et jusqu'en 1895, il continue de faire pression sur le conseil, recueillant l'aide des conseillers généraux de Semur-en-Brionnais et de Tramayes ⁸⁰. Cependant, ces démarches demeurent vaines.

Suite à de nouvelles revendications des communes de Chassigny et La Chapelle en 1892 ⁸¹, le Ministère intervient une nouvelle fois. La décision ministérielle en date du 26 septembre 1893 désapprouve encore les réclamants dans les termes suivants : « cette demande a déjà été produite lors de l'enquête sur le nombre et l'emplacement des stations et elle a été rejetée par la Commission d'enquête, qui s'est prononcée en faveur de l'emplacement proposé par la Compagnie PLM ». Peu après, trois autres communes se rallient à la cause de Chassigny : Saint-Maurice-les-Châteauneuf, Vauban, et Saint-Laurent-en-Brionnais ⁸². Le 26 août 1894, le conseil municipal de Chassigny essaie une ultime

⁷⁷ ADSL, Série S 189, Enquêtes sur le nombre et l'emplacement des gares

⁷⁸ ADSL, Série S 190, Affaires générales et diverses

⁷⁹ ADSL, Journal *La démocratie charollaise*, 23 août 1891

⁸⁰ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

⁸¹ ADSL, Série S 190, Affaires générales et diverses

⁸² ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

manoeuvre ⁸³. Le ton de la délibération a changé. Alors qu'en 1891, la municipalité semblait donner des conseils à la compagnie concessionnaire, désormais, elle lui propose de faire l'essai d'une halte au sein de la commune. De plus, il n'est plus question de supprimer la station de Mussy. Les Chassignons sont proches de la résignation ! Nouvel essai, nouvel échec ! Dans un rapport du 24 septembre 1894 ⁸⁴, l'ingénieur ordinaire de la Compagnie refuse la proposition en réaffirmant qu'une halte à Chassigny « ferait double emploi avec la station de La Chapelle-sous-Dun qui n'est qu'à 1500 mètres de l'emplacement proposé ». Toutefois, ces efforts et cette obstination ont finalement été récompensés. Les démarches entreprises à partir de 1899 par Chavet, le député de Chassigny et La Chapelle, sont décisives : peu avant la mise en exploitation de la ligne, le 6 septembre 1900, la Compagnie PLM accorde enfin une station à Chassigny ⁸⁵. La « crise » s'achève donc par un dénouement heureux : Chassigny obtient une station, et Mussy conserve la sienne.

Une rencontre souhaitée par les Mussiats

« Dès que les nouveautés [les routes et les lignes de chemin de fer] commencèrent à les concerner, les paysans se hâtèrent de les accueillir » ⁸⁶. Cette citation d'Eugen Weber vaut également pour les Mussiats, qui soutiennent activement l'arrivée du chemin de fer dans leur commune. Le soutien peut d'abord être mesuré à travers les délibérations du conseil municipal, maintes fois appelé à se réunir au sujet du chemin de fer. Mais ces sources, aussi importantes soient-elles, ne présentent l'expression que d'une minorité de la population, et qui plus est, de l'élite municipale. Les différentes opinions des habitants de Mussy peuvent toutefois être connues grâce à la loi du 3 mai 1841 ⁸⁷ qui prévoit, pour chaque commune traversée par un chemin de fer, l'ouverture pendant huit jours

et ADSL, Série S 190, Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de Saint-Laurent-en-Brionnais, 26 août 1894

⁸³ Archives communales de Chassigny-sous-Dun, Registre des délibérations du conseil municipal, 26 août 1894

⁸⁴ ADSL, Série S 190, Affaires générales et diverses

⁸⁵ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

⁸⁶ Eugen WEBER, *La fin des terroirs*, page 301, ouvrage cité

⁸⁷ ADSL, Série S 190, Extrait du registre des arrêtés préfectoraux, juillet 1893

d'un registre destiné à recueillir les avis et les éventuelles réclamations de la population communale. A Mussy, le registre est ouvert du 15 au 22 mars 1891 ; il contient cinquante-quatre déclarations ⁸⁸, dont il sera fait état plus loin.

La municipalité de Mussy soutient le projet du chemin de fer dès l'origine. En 1870, elle reconnaît unanimement l'utilité de la ligne entre Paray et Lentilly ⁸⁹. Sa construction est d'autant plus justifiée que « les contrées traversées ne sont encore dotées d'aucune voie ferrée, et que leurs relations commerciales et industrielles s'opèrent principalement avec les villes de Paris et de Lyon ». En 1874, le projet étant plus précis, elle renouvelle son soutien et prie l'administration de bien vouloir « donner satisfaction aux intérêts légitimes du pays en accordant la concession du chemin de fer dans le plus bref délai possible » ⁹⁰. Toutefois, de 1874 à 1883, aucune délibération du conseil ne porte sur le chemin de fer. Ce silence répond à la stagnation du projet : il prend fin en 1882 avec la déclaration d'utilité publique. Dès lors, le conseil enjoint l'administration de mettre le projet en oeuvre et de trouver les ressources financières, qui, jusqu'à cette heure, ont fait défaut ⁹¹.

La délibération la plus importante est incontestablement celle du 22 mars 1891 ⁹². Elle est produite le dernier jour du dépôt à la mairie du dossier du chemin de fer. Celui-ci comprend le plan de la station projetée à Mussy avec le profil en long de la ligne dans la traversée de la commune, une notice explicative sur l'emplacement des gares projetées et le registre d'enquête. La délibération contient une multitude de renseignements, et résume toutes les motivations des Mussiats à accueillir le chemin de fer ⁹³.

A travers cette délibération, le conseil municipal montre les bienfaits qu'offre le chemin de fer. Moyen de transport humain, il favorise les déplacements, les migrations journalières et temporaires. Outil économique, il permet également la circulation des marchandises (les produits tissés entre autres).

⁸⁸ ADSL, Série S 189, Commune de Mussy-sous-Dun, Registre d'enquête sur le nombre et l'emplacement des gares

⁸⁹ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 19 mai 1870

⁹⁰ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 17 mai 1874

⁹¹ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 22 mars 1883

⁹² ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 22 mars 1891

⁹³ Voir annexe 2, page 175

Enfin, grâce au viaduc, il prend une dimension artistique susceptible d'engendrer des implications touristiques, et donc économiques.

Les premières lignes de la délibération font référence au consensus communal. L'analyse des 54 déclarations, inscrites dans le registre d'enquêtes révèle l'unanimité : quarante-deux propriétaires-cultivateurs et douze artisans ou commerçants sont tous partisans du chemin de fer. Approuvant l'emplacement de la future station, ils présagent également les retombées économiques que pourrait susciter le chemin de fer (notamment pour le tissage) et se réjouissent de la construction du viaduc. Toutefois, l'enthousiasme des conseillers municipaux doit être nuancé. Il n'est pas possible de dire que la « station est désirée par l'unanimité des habitants de la commune ⁹⁴ ». Seuls cinquante-quatre habitants sont venus affirmer leur soutien : de fait, personne, à Mussy, ne s'est opposé à l'établissement d'une station.

⁹⁴ Cette citation est extraite de la délibération du conseil municipal.

Deuxième partie

Les Mussiats et la population étrangère : histoire d'une cohabitation

Durant la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'arrivée du chemin de fer dans une commune rurale telle que Mussy n'est pas en soi un événement exceptionnel. Plus singulière est la construction du monumental viaduc en pierre nécessaire à la traversée de la commune. Cette prouesse architecturale est le fruit d'un travail immense de plus de trois ans. Les travaux débutent en mars 1892 et s'achèvent au mois d'août 1895. Le nombre d'ouvriers travaillant à l'érection du monument est

à l'image de son importance. Forte de 250 individus ⁹⁵ au moment le plus intense des travaux, cette main d'oeuvre, étrangère, transforme temporairement mais considérablement le paysage mussiat.

En 1953, Abel Chatelain ⁹⁶ regrette que, parmi les thèmes importants de l'histoire de la construction des chemins de fer, « la main d'oeuvre ne semble pas compter ». Le problème soulevé reste encore d'actualité. Hormis les propres travaux d'Abel Chatelain, très peu d'études ont été consacrées aux migrants temporaires travaillant à la construction des voies ferrées. La tâche est délicate, car l'historien demeure toujours tributaire des sources qu'il peut collecter. Dans le cas précis des migrations temporaires, les informations sont pour le moins rares. Il n'est pas facile de recueillir des renseignements sur une population migrante qui ne se stabilise dans une commune que quelque temps. A Mussy, certains travailleurs restent à peine un an. D'autres sont présents du début à la fin des travaux. A priori, un ouvrier demeurant six mois à Mussy, devrait logiquement laisser moins de traces qu'un autre présent de 1892 à 1895. De surcroît, la masse de migrants n'est pas uniforme. La hiérarchie complète est représentée, de l'entrepreneur au simple terrassier. De l'un à l'autre, le niveau de vie diffère considérablement. C'est pourquoi les migrants les plus nantis sont aussi les plus repérables. Par exemple, leurs pratiques notariale et électorale sont assez fréquentes, comparées à celles d'un manoeuvre. Aussi figurent-ils davantage dans les sources fiscales telles que la matrice des contributions et le registre des prestations communales.

L'historien ne peut donc avoir la même connaissance de tous les acteurs participant à la construction du viaduc. Sa démarche s'apparente à celle de l'enquêteur judiciaire. Les indices étant rares et dispersés, il doit les chercher dans des sources très diverses, les collecter et les classer dans un fichier nominatif. En fait, il s'agit de constituer un véritable puzzle social, dont il est impossible de retrouver toutes les pièces. Le travail porte ainsi sur une partie des migrants. Au total, près de 200 ouvriers ou familles d'ouvriers ont pu être recensés par le croisement des sources. Parmi ceux-ci, 145 ont élu domicile à Mussy pour une

⁹⁵ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

⁹⁶ Abel CHATELAIN, « La main d'oeuvre et la construction des chemins de fer au XIX^e siècle », article cité

durée plus ou moins importante, et rentrent donc dans le champ d'étude communale.

Le travail, d'une part, a consisté à identifier cette population et à la présenter telle qu'elle arrive à Mussy à partir de 1892. D'où vient cette population ? Comment se compose-t-elle ? Quelles catégories socioprofessionnelles sont représentées ? D'autre part, il paraissait intéressant d'évaluer le degré d'intégration de cette main d'oeuvre, et par là même d'étudier les rapports sociaux et économiques entre la population indigène et la population immigrée. De quelle manière se déroule la cohabitation ? Y a-t-il juxtaposition ou mélange des deux entités en présence ? D'aucune façon, cette étude micro-historique ne prétend à l'exhaustivité. D'ailleurs, son objet même lui interdit. Elle souhaite plus simplement contribuer à la connaissance d'une population souvent oubliée, bien qu'importante, dans la seconde moitié du XIX^e siècle.

Chapitre 1

Essai d'identification de la population immigrée

Pour l'historien, l'identification d'une population migrante pose de réels problèmes méthodologiques. Par sa nature même, cette population laisse peu de traces de son passage dans les communes dans lesquelles elle se sédentarise provisoirement pour y travailler. Le chercheur est donc confronté à une certaine pénurie de renseignements, qu'il doit pallier par le croisement systématique des sources collectées. Parmi elles, le cadastre demeure un outil indispensable. Mais, dans le cas précis des ouvriers travaillant à la construction du viaduc de Mussy, il est presque inutile. Les recensements devraient fournir de précieux renseignements sur l'identité de cette population. Hélas, le dénombrement de 1891 précède d'un an l'arrivée des premiers ouvriers. A celui de 1896, le viaduc étant achevé, les travailleurs ont, pour la plupart d'entre eux, quitté Mussy. Sortant du cadre communal, ils sortent également du champ d'étude. Face à ces contraintes, l'historien ne désarme pas pour autant. Il dispose d'autres sources qui lui permettent de remédier à tant de difficultés : Etat-Civil, archives notariées et archives scolaires pour ne citer que les principaux documents dépouillés.

L'origine des migrants

La diversité des origines

Identifier une population consiste d'abord à définir son origine géographique. A donc été cherchée celle de la masse ouvrière qui arrive à Mussy à partir de 1892, pour déterminer si la main d'oeuvre employée vient de départements voisins ou de régions plus lointaines. Etant donné que les informations recueillies ne concernent pas la totalité des migrants, aucune réponse exhaustive n'a pu être apportée à ces questions. Cependant, la population repérée

est assez importante pour attester la fiabilité de l'étude de ses origines. Avant l'arrivée des migrants, la population de Mussy se caractérise par son homogénéité. Sur les 842 habitants que compte alors la commune ⁹⁷, 801 sont originaires de Saône-et-Loire, dont 618 nés à Mussy. Les autres habitants proviennent des deux départements voisins : 22 de la Loire, et 19 du Rhône. En 1896, le paysage humain est radicalement transformé. Les 776 habitants nés en Saône-et-Loire constituent encore le noyau dur de la population communale, bien qu'ils soient moins nombreux qu'en 1891. A cette date, seuls trois départements d'origine étaient représentés. Cinq ans plus tard, ils sont au nombre de 36 ⁹⁸. Plus d'un tiers des départements français ont, en 1896, au moins un représentant à Mussy-sous-Dun. La population immigrée de la commune se caractérise donc par la diversité de ses origines.

Ce constat n'est pas vraiment surprenant. Il l'eût été si la construction du viaduc avait eu lieu non pas à la fin, mais au milieu du siècle. En effet, les migrations temporaires, relatives aux grands travaux, ont connu de nombreux changements dans la seconde partie du XIXe siècle ⁹⁹. Initialement, elles n'étaient le fait que d'une certaine population, issue de régions bien précises, telles que le Massif Central surtout, ou à moindre échelle les Alpes et le nord-ouest. Mais, la demande explose avec le développement ferroviaire. Les régions, qui historiquement ont toujours fourni d'importants contingents de migrants demeurent essentielles mais ne suffisent plus à la demande. La carte des départements de départ s'en trouve bouleversée. De plus en plus, les migrants proviennent de contrées diverses ¹⁰⁰. Les migrations sont favorisées également par les progrès considérables réalisés dans les transports (réseau routier d'abord, puis réseau ferroviaire).

⁹⁷ ACM, Résultats statistiques du dénombrement de 1891

⁹⁸ ACM, Résultats statistiques du dénombrement de 1896

⁹⁹ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires en France de 1800 à 1914, Histoire économique et sociale des migrants temporaires des campagnes françaises au XIX^e siècle et au début du XX^e siècle, Lille, Publications Universitaires de Lille, 1977, 1272 pages, page 53

¹⁰⁰ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., pages 850 et suivantes, ouvrage cité

Figure 5 : répartition par département d'origine de la population mussiate en 1896¹⁰¹

Département d'origine	Nombre de représentants à Mussy	Département d'origine	Nombre de représentants à Mussy
Saône-et-Loire	776	Allier	2
Loire	42	Drôme	2
Corrèze	32	Gironde	2
Puy-de-Dôme	27	Loir-et-Cher	2
Haute-Loire	16	Lot-et-Garonne	2
Rhône	14	Seine-Inférieure	2
Lot	13	Tarn-et-Garonne	2
Ardèche	6	Aveyron	1
Haute-Marne	6	Creuse	1
Loiret	6	Eure-et-Loire	1
Nièvre	5	Hérault	1
Charente-Inf.	4	Jura	1
Dordogne	4	Mayenne	1
Isère	4	Meurthe-et-Mos.	1
Manche	4	Oise	1
Cantal	3	Orne	1
Côte-d'Or	3	Haute-Saône	1
Yonne	3	Haute-Vienne	1
		Vosges	1

La prédominance du Massif Central

La diversité des origines peut tout de même être nuancée par une analyse plus précise de la population mussiate en 1896. Eclairantes sont les proportions de chaque département d'origine. De fortes disparités quantitatives apparaissent. 29 départements ont moins de 10 représentants. Ils regroupent ensemble 40% de la population immigrée enregistrée au recensement de 1896. Les principaux peuvent être cités : Ardèche, Haute-Marne, Loiret (6 individus pour chacun d'entre eux) ; Nièvre (5) ; Manche, Isère, Dordogne, Charente-Inférieure (4). Les 60% restant se

¹⁰¹ ACM, Résultats statistiques du dénombrement de 1896

répartissent entre cinq départements. Au nombre de 32, les Corrégiens sont les plus nombreux, dépassant les 27 personnes originaires du Puy-de-Dôme. Moins importants, les départements de la Haute-Loire et du Lot ont respectivement 16 et 13 représentants. Le département de la Loire est un cas à part puisqu'il avait déjà 22 représentants en 1891 : en 1896, il en compte 20 de plus, ce qui permet de supposer qu'une partie du recrutement s'est faite dans un faible rayon géographique autour de Mussy.

Cette répartition montre que la représentation des départements, même si elle est très diverse, obéit toutefois à une certaine logique historique. Abel Chatelain prouve par des sources chiffrées, la prédominance au XIX^e siècle du Massif Central, comme bassin de recrutement de main d'oeuvre temporaire, particulièrement qualifiée dans le bâtiment ou les grands travaux ¹⁰². Durant le premier Empire, elle a fourni presque la moitié des migrants français. Au milieu du siècle, l'enquête agricole de 1852 permet de constater que le nombre de migrants issus du Massif Central représente le tiers du total des migrations. Mais, l'évaluation doit être corrigée, car elle ne paraît retenir que les migrations agricoles : le nombre dépasse alors la moitié des migrations françaises. Cette situation se retrouve quarante ans plus tard avec l'exemple mussiat où les familles d'ouvriers provenant du Massif Central (Auvergne et Limousin) constituent 46% de la population immigrée. Bien que fournisseurs habituellement importants d'ouvriers migrants, les départements de la Creuse et de la Haute-Vienne se font remarquer par leur infime représentation à Mussy : un seul ouvrier est recensé pour chacun d'eux.

Hiérarchiquement, les autres sources dépouillées demeurent qualitativement inférieures aux statistiques des recensements parce qu'elles sont, pour partie, moins fiables. Généralement, les sources de l'Etat-Civil ne souffrent aucune suspicion. Avec les actes de mariage par exemple, les mentions des communes de naissance des futurs mariés sont capitales, puisque très sûres. Les mêmes renseignements figurant dans les actes de décès sont tout aussi précieux, sauf s'il s'agit de la mort d'un enfant. Dans ce cas, fréquent, le lieu de naissance de l'enfant ne permet pas systématiquement de définir l'origine de ses parents. L'exemple de la famille Coeurty est révélateur : en 1892, ce couple donne

¹⁰² Ibidem

naissance à un enfant à Azy-le-Vif dans la Nièvre. Cet enfant décède à peine deux ans plus tard à Mussy ¹⁰³. Ne disposant pas d'autre renseignement concernant l'origine de la famille, faut-il conclure que cette famille est originaire de la Nièvre ? Rien n'est moins sûr. Cette famille peut tout à fait être partie du Loiret, de l'Yonne, ou même de beaucoup plus loin, et s'être rendue à Mussy après différentes étapes pendant sa migration. Autre source, autre faiblesse : l'enregistrement des actes notariés ¹⁰⁴ en rapport avec la population migrante, évoque souvent la vente d'une propriété ou le règlement d'une succession. La commune dans laquelle est sise la propriété ou dans laquelle les parents habitaient est toujours indiquée. Est-ce à dire qu'elle est celle dont sont originaires les migrants ? Dans ce cas également, force est d'éviter toute conclusion hâtive, et dans le doute, sinon s'abstenir, du moins se réserver.

Néanmoins, dans leur ensemble, ces sources présentent l'avantage majeur d'être nominatives : elles peuvent donc être croisées entre elles. Les statistiques des recensements peuvent induire en erreur en raison de la plus ou moins grande importance des familles. Par exemple, la statistique du dénombrement de 1896 révèle que 32 personnes nées en Corrèze sont présentes à Mussy. Mais s'agit-il de 32 ouvriers travaillant à la construction du viaduc, ou bien, par exemple, de huit familles d'ouvriers, comprenant chacune quatre membres ? D'une façon générale, l'analyse de ces sources confirment les premières conclusions établies à partir des statistiques du dénombrement : diversité des origines et forte représentation des régions auvergnates et limousines. Toutefois, une étude plus détaillée met en lumière des nuances, qui ne peuvent être distinguées à travers les statistiques du recensement. Il apparaît nettement que les migrants « professionnels », -c'est-à-dire ceux qui proviennent de départements à forte tradition migratoire-, se déplacent plus souvent en famille que les migrants occasionnels, arrivant du Loiret-Cher ou du Gard par exemple. Sur les 32 ouvriers dont l'origine a pu être établie, cinq sont originaires de la Haute-Loire. L'apport des sources de l'Etat-Civil ou de l'école communale ¹⁰⁵ permet de constater que ces cinq ouvriers

¹⁰³ ACM, Registre des actes de décès, 1894

¹⁰⁴ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles

¹⁰⁵ ACM, Registre d'appel de l'école communale de garçons, mars 1893 et octobre 1896

Liste nominative des enfants de 6 à 13 ans, années 1892, 1893, 1895, 1896

forment avec leur famille une population de quatorze personnes. L'exemple est encore plus frappant avec les Corrégiens : les trois ouvriers retrouvés représentent en tout seize personnes. En revanche, l'ouvrier du Cher ou de la Haute-Garonne est sans famille à Mussy. Ces différences peuvent donc fausser quelque peu l'analyse des origines des migrants. C'est pourquoi, il est nécessaire d'établir une nuance entre la population migrante en général et la population ouvrière en particulier.

L'exemple de Claveisolles

En plus du viaduc de Mussy, la voie ferrée de Paray à Lozanne nécessite la construction d'autres ouvrages, parmi lesquels le tunnel des Echarmeaux, long de 4,5 kilomètres, est un bel exemple. Cinq autres viaducs, de bien moindre importance, doivent également être érigés entre les deux communes du Rhône que sont Les Echarmeaux et Lamure-sur-Azergues. Ces ouvrages requièrent une main d'oeuvre très importante. C'est pourquoi, en 1896, de nombreux migrants figurent dans les listes de recensement de plusieurs communes. Précisément, elles sont trois à accueillir, tout comme Mussy, une main d'oeuvre étrangère. Lamure-sur-Azergues ¹⁰⁶, Claveisolles ¹⁰⁷ et Poule-les-Echarmeaux ¹⁰⁸ comptent respectivement 162, 216 et 273 migrants au sein de leur population.

De ces recensements, le plus intéressant est sans conteste celui de Claveisolles, car les départements de naissance de toutes les personnes étrangères à la commune y sont mentionnés. Ainsi, la comparaison avec les migrants de Mussy est rendue possible. Il faut d'abord remarquer la même diversité des origines. Trente départements sont représentés par la population immigrée. Comme à Mussy, les taux de représentation varient énormément. Ils montrent des caractéristiques semblables. La population d'origine limousine ou auvergnate est la plus importante, représentant presque 60% de l'ensemble de la population étrangère (46% à Mussy). Les Corrégiens sont là aussi les plus nombreux : 57

Registre matricule de tous les élèves reçus à l'école, années de 1892 à 1896

¹⁰⁶ Archives départementales du Rhône, Série 6MP411, Recensement de 1896, Lamure-sur-Azergues

¹⁰⁷ Archives départementales du Rhône, Série 6MP411, Recensement de 1896, Claveisolles

¹⁰⁸ Archives départementales du Rhône, Série 6MP411, Recensement de 1896, Poule-les-Echarmeaux

personnes sur les 216 présentes dans la commune. Cependant, quelques nuances départementales sont à noter. Le Puy-de-Dôme n'est pratiquement pas représenté (4 personnes sur 216) alors qu'à Mussy 15% des migrants en sont originaires. En revanche, le Cantal et la Haute-Vienne le sont davantage, avec respectivement 6 et 5% de la population immigrée. Ces différences s'expliquent peut-être par la zone de recrutement de la main d'oeuvre, les entrepreneurs du viaduc de Mussy et du tunnel des Echarmeaux n'étant pas les mêmes. Un des deux frères Veysseyre habite Clermont-Ferrand : il aura sans doute recruté une partie des ouvriers sur place. Les archives de l'entreprise n'ayant pu être retrouvées, si tant est qu'elles existent, il demeure impossible de prouver la véracité de cette hypothèse.

Grâce aux lieux de naissance des enfants, le recensement de Claveisolles permet également de reconstituer le parcours de certaines familles migrantes. Vu la rareté et la dissémination des sources relatives à cette population, ce recensement est donc de la plus grande utilité. Ainsi, il est possible d'observer des parcours migratoires qui diffèrent souvent d'une famille à une autre. La migration est un mode de vie pour la famille Mallet. La veuve du chef de famille est originaire de la Charente. Sa profession de cambusière l'incite à se déplacer fréquemment. Son premier enfant est né dans les Bouches-du-Rhône en 1875. Le second naît dix ans plus tard dans la Dordogne. Enfin, le troisième et dernier vient au monde en 1895 en Corrèze. Trois enfants, trois lieux de naissance différents, et même quatre si celui de la mère est pris en compte : ce parcours laisse deviner au moins trois migrations importantes. La première dans les Bouches-du-Rhône est vraisemblablement une migration professionnelle. La seconde amène la famille en Dordogne et en Corrèze. Etant donné la proximité des deux départements et la durée du temps de résidence (10 ans), il est probable que cette région soit celle dont le père de famille est originaire. Enfin, la dernière migration se fait directement de la Corrèze au Rhône puisque seulement quelques mois séparent la naissance du dernier enfant et le recensement de la famille à Claveisolles. Vu l'espacement des naissances, d'autres migrations ont pu être réalisées. C'est pourquoi cette analyse n'a aucun caractère exhaustif.

D'autres familles suivent un parcours plus simple. Etienne Almeras, né en Lozère, est ouvrier mineur. Il habite dans le Lot avec son épouse qui y est née. Entre 1880 et 1889, ils donnent naissance à quatre enfants dans ce même

département. Puis, ils émigrent dans la Loire où ils se stabilisent pendant quatre ans. Trois autres enfants y naissent en 1891, 1893, et 1894. Enfin, ils quittent ce département pour s'établir en 1895 à Claveisolles, commune de naissance de leur huitième enfant. Encore plus direct est l'itinéraire suivi par la famille Bourrou. Les deux parents sont nés en Corrèze où ils habitent et où ils ont quatre enfants, en 1865, 1872, 1884, et 1892. Apparemment, pour cette famille, la migration à Claveisolles est une première. Il apparaît donc que toutes les familles présentes en 1896 à Claveisolles n'ont pas la même expérience de la migration. Certaines abordent le stade initiatique ; d'autres en ont déjà fait leur style de vie.

Figure 6 : répartition par département d'origine des ouvriers migrants de Claveisolles en 1896

Département d'origine	Nombre de représentants à Claveisolles	Département d'origine	Nombre de représentants à Claveisolles
Corrèze	57	Nièvre	3
Haute-Loire	26	Ain	2
Ardèche	15	Creuse	2
Rhône	14	Dordogne	2
Haute-Vienne	12	Saône-et-Loire	2
Cantal	11	Vienne	2
Lot	11	Belgique	1
Aveyron	9	Bouches-du-Rhône	1
Lozère	9	Charente	1
Loire	7	Haute-Saône	1
Cher	6	Isère	1
Gard	6	Loiret	1
Hautes-Alpes	4	Savoie	1
Puy-de-Dôme	4	Seine-et-Marne	1
Hérault	3	Yonne	1

La structure des familles migrantes

L'importance des migrations familiales à Mussy

L'identification de la population immigrée implique également la description de ses structures familiales, qui déterminent en partie son attitude au sein de la commune d'accueil. En effet, une population formée de jeunes célibataires ne se comporte pas de la même façon que des ouvriers qui se

déplacent avec femmes et enfants. La composition de la population migrante est donc capitale, car c'est d'elle que dépend la cohabitation entre Mussiats et étrangers.

Jusqu'à la fin du Second Empire, les migrants temporaires se déplacent le plus souvent individuellement. Ce sont donc des populations essentiellement masculines qui suivent les chantiers des chemins de fer. Ces cohortes d'ouvriers n'ont pas bonne réputation. Pour Frédéric Le Play ¹⁰⁹, « elles ne présentent guère de garantie d'ordre et de moralité ». Majoritairement célibataires, ces migrants inspirent la méfiance aux populations indigènes qu'ils rencontrent sur leur parcours. Mais à partir de 1870, les migrations étant plus lointaines et donc de plus longue durée, la famille accompagne de plus en plus le travailleur. L'augmentation considérable du nombre de migrants du département de la Creuse est un exemple significatif : de l'ordre de 30000 en 1860, il passe à 45000 en 1880, puis, 83000 en 1891 ¹¹⁰.

L'exemple mussiat confirme l'évolution générale des migrations temporaires. Seulement 37% des migrants présents à Mussy travaillent à la construction du viaduc. Les épouses représentent 20% du nombre total d'étrangers, ce qui signifie que plus de la moitié des ouvriers sont mariés et se déplacent avec leur conjoint. Malheureusement, il n'est pas possible de savoir si les autres travailleurs sont véritablement célibataires, ou s'il s'agit d'hommes mariés ayant laissé leur épouse au foyer originel. La primauté du déplacement familial est confirmée par le nombre d'enfants d'immigrés présents à Mussy : en 1896, ils représentent 43 % de l'ensemble des migrants, ce qui équivaut à une moyenne théorique de deux enfants par couple de migrants (division du nombre total d'enfants par le nombre d'épouses ; $163/78 = 2,09$).

Cette moyenne dissimule des écarts très importants ; c'est pourquoi, il est nécessaire de détailler la composition des familles. Parmi les 145 ouvriers repérés, au moins 67 sont pères de familles. Il s'agit d'une estimation minimale, établie à partir des sources dépouillées. Certains pères de famille peuvent échapper à ce comptage, si, par exemple, leurs enfants ne sont pas scolarisés. Les deux tiers des

¹⁰⁹ Frédéric LE PLAY, Ouvriers des deux mondes, Coll. Est-ce ainsi que les hommes vivent ? , Arbre Verdoyant Editeur, Etudes publiées par la Société d'Economie Sociale à partir de 1856, réédition de 1983, 356 pages, pages 56-57

¹¹⁰ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., page 821, ouvrage cité

pères de famille ont au plus deux enfants (27 ouvriers en ont un, et 18 en ont deux). Les familles de trois, quatre, ou cinq enfants sont moins nombreuses. Respectivement au nombre de cinq, huit, et quatre, elles regroupent 40% des enfants d'immigrés. Enfin, les grandes familles de plus de cinq enfants sont plus rares. Deux d'entre elles ont six enfants ; trois autres atteignent le nombre maximum de sept enfants. L'importance des familles est donc très diverse. En tout cas, l'homme célibataire n'est plus l'unique modèle du migrant temporaire. Désormais, la population migrante se caractérise par son aspect multiforme. Les migrations individuelles perdurent encore, mais elles deviennent minoritaires par rapport aux déplacements familiaux. D'ailleurs, même les ascendants participent parfois à la migration. Ainsi, cinq belles-mères d'ouvriers ont été retrouvées parmi la population migrante. La doyenne est née en 1821. A plus de 70 ans, elle accompagne encore sa fille et son gendre dans leur migration.

L'étude de l'âge des ouvriers révèle de fortes disparités. En 1895, pas moins de trois générations sont représentées sur le chantier du viaduc. Effectivement, sur les 76 ouvriers dont la date de naissance est connue, 11 ont moins de vingt ans, et trois ont plus de 60 ans. De toute évidence, la très grande majorité des ouvriers (82%) est comprise entre ces deux extrêmes.

L'âge moyen des ouvriers est de 36 ans. Les deux classes d'âge de 30-40 ans et 40-50 ans sont logiquement les plus représentées ; elles comprennent à elles seules 57% des ouvriers. Il faut également remarquer que 40% des ouvriers ont plus de quarante ans, et que les ouvriers âgés de 20 à 30 ans ne constituent que 16% de la population employée. Ces statistiques montrent donc la place relative occupée par les jeunes ouvriers. Celle-ci s'explique par le nombre important d'ouvriers mariés et surtout de pères de famille, parfois nombreuse.

Figure 7 : étude de l'âge des ouvriers en 1895

Age des ouvriers	Effectifs	Pourcentage
moins de 20 ans	11	14%
20-30 ans	12	16%
30-40 ans	22	29%
40-50 ans	21	28%
50-60 ans	7	9%
plus de 60 ans	3	4%
Totaux	76	100%

Les structures des familles immigrées sur les autres chantiers

Les familles migrantes, installées dans les trois communes du Rhône, présentent des caractéristiques semblables, confirmant ainsi la généralisation de la migration familiale dans la dernière décennie du XIXe siècle. En effet, à Lamure-sur-Azergues, Poule-les-Echarmeaux et Claveisolles, les ouvriers ne représentent qu'une partie de la population immigrée. C'est à Lamure-sur-Azergues que l'importance des familles est la plus remarquable. Les épouses (25%) et les enfants (42%) représentent les deux tiers de la population immigrée ¹¹¹, soit 3% de plus qu'à Mussy. Le nombre d'enfants d'immigrés (en valeur relative) est presque identique dans les deux communes. Toutefois, à Lamure, les couples de migrants sont plus nombreux qu'à Mussy, mais le nombre moyen d'enfants par foyer y est moindre (1,7 contre 2 à Mussy). Excepté deux familles de six enfants, aucun couple a plus de quatre enfants.

A Poule-les-Echarmeaux et à Claveisolles, la répartition diffère sensiblement. Les ouvriers y occupent respectivement une part de 43% ¹¹² et 46% ¹¹³. De fait, les familles des travailleurs sont moins représentées. A Poule, femmes et enfants constituent 57% de la population immigrée (19 et 38%). Les pourcentages diminuent encore pour Claveisolles, où les familles des ouvriers forment 54% de la population immigrée. Dans cette commune, 40% des ouvriers sont accompagnés d'une épouse, alors qu'à Mussy, le taux dépasse 50%. Dans toutes les communes, force est de constater que les migrations sont à dominante familiale, la représentation des ouvriers n'atteignant jamais les 50%. Toutefois, il est important de considérer les nuances, qui existent entre ces populations migrantes. Celle de Mussy ne présente pas de caractéristiques singulières, qui pourraient fausser l'analyse de ses structures. Au contraire, elle est à un niveau intermédiaire entre le cas de Lamure, où les familles d'ouvriers sont quantitativement très importantes, et celui inverse de Claveisolles.

¹¹¹ Archives départementales du Rhône, Série 6MP411, Recensement de 1896, Lamure -sur-Azergues

¹¹² Archives départementales du Rhône, Série 6MP411, Recensement de 1896, Poule-les-Echarmeaux

¹¹³ Archives départementales du Rhône, Série 6MP411, Recensement de 1896, Claveisolles

Les clivages économiques et sociaux

« Ouvrier » est un terme générique, et donc imprécis. En effet, il englobe à l'intérieur d'une même population tous les individus s'étant déplacés à Mussy pour participer, d'une façon ou d'une autre, à la réalisation du viaduc. Or, du fait des nombreux métiers qu'elle regroupe, cette population se caractérise surtout par son hétérogénéité. C'est pourquoi, sa classification est une étape nécessaire à la compréhension des clivages sociaux et économiques qu'elle présente

La diversité des professions

La prédominance des ouvriers du bâtiment

Le nombre de migrants recensés, ayant habité à Mussy et participé à la construction de son viaduc, s'élève à 153 individus, parmi lesquels huit sont des fils de migrants. Logiquement, les plus nombreux sont les ouvriers du bâtiment. A eux seuls, ils constituent 58% du total des travailleurs immigrés de Mussy, soit 88 personnes sur 153. A l'intérieur même de cette catégorie, il convient de remarquer l'importance des ouvriers non qualifiés, manoeuvres et terrassiers, représentant 43% (65 personnes) du total des ouvriers. Les autres travailleurs du bâtiment se distinguent par leur qualification, et donc par des salaires plus élevés. Les vingt maçons, les deux tailleurs de pierre et l'appareilleur recensés représentent ensemble 15% des travailleurs. Cette première classe socioprofessionnelle, regroupant tous les ouvriers du bâtiment, est celle qui travaille le plus activement, le plus directement à l'érection du viaduc de Mussy.

Les autres professions concernées par le chantier

Toutefois, les ouvriers du bâtiment ne sont pas les seuls présents à Mussy pour la construction de l'ouvrage. Une seconde catégorie de migrants regroupe des métiers très divers, dont certains concernent davantage les migrants eux-mêmes, plutôt que le chantier mussiat. C'est le cas des six cantiniers, des deux marchands de vin et du quincaillier ambulant, venus à Mussy pour répondre à l'explosion de la demande. D'autres migrants sont plus directement concernés par le chantier du viaduc, sans cependant y travailler : les deux chauffeurs sont employés au transport des matériaux, le charbon à l'entretien du matériel roulant. Sont également rangés dans cette catégorie, des ouvriers spécialisés, comme les cinq mécaniciens, l'ajusteur et les deux scieurs de long, ou encore divers artisans (12 en tout), dont le détail sera donné dans la troisième partie. Enfin, il faut encore

ajouter les sept mineurs recensés à Mussy. Travaillant au percement du tunnel de Montéga sur le territoire de la commune, ils font partie de cette classe pour la moins diverse. L'ensemble de ces travailleurs regroupe 25% du total des migrants concernés par la construction du viaduc. A l'inverse des ouvriers du bâtiment, ils ne présentent pas d'homogénéité, ne travaillant pas les mêmes matériaux (le bois, le fer...), au même endroit (le chauffeur sillonne les routes, le mineur est dans le tunnel), et au même moment (le cantinier travaille lorsque les ouvriers sont en repos).

Une élite remarquable

La somme des deux premières classes comprend 83% des travailleurs immigrés à Mussy. Les 17% restant forment une troisième catégorie qui, à la différence des deux autres, concentre les responsabilités et les pouvoirs de décision. En fait, elle regroupe l'élite du chantier de Mussy, encadrant et dirigeant la masse ouvrière. Les cadres de l'entreprise Veysseyre y occupent une place prédominante. Dans l'ordre hiérarchique décroissant, peuvent être dénombrés dix chefs de chantier, sept surveillants des travaux (ou conducteur des travaux) et trois chefs-maçons. Sont également recensés un comptable et un ingénieur de l'entreprise. Les deux tâcherons et deux des trois entrepreneurs recensés (le troisième étant l'aîné des deux frères Veysseyre) sont en fait des patrons indépendants, qui travaillent, avec leur propre personnel en sous-traitance pour l'entreprise Veysseyre.

Les revenus complémentaires

Trois des migrants recensés perçoivent des revenus complémentaires grâce à leur pluri-activité. En plus du travail au viaduc, ils sont débitants de boissons. Deux d'entre eux sont des ouvriers du bâtiment. Le terrassier Jean Bardel est un précurseur puisqu'il arrive à Mussy en mars 1892, soit avant la plupart des migrants. Installé aux Bajards, il tient un débit de boissons jusqu'en 1893, c'est-à-dire pendant l'année durant laquelle Mussy compte le plus de migrants. Antoine Brun reste plus longtemps dans la commune : de 1892 à 1896, il y exerce la double profession de maçon et de débitant. Le cas de Charles Delhoste diffère des deux précédents. D'abord, il n'est pas ouvrier mais chef de chantier, ce qui étonne quelque peu, car il est difficile d'imaginer qu'un chef de chantier a besoin d'autres

ressources que celles procurées par son métier, pour vivre décemment. De plus, contrairement au terrassier et au maçon pluri-actifs, il ne déclare pas officiellement et simultanément sa double-activité. De 1892 à 1895, pendant les trois ans de construction du viaduc, il est déclaré cantinier dans les listes électorales. A partir de 1896, et jusqu'à la fin de son séjour à Mussy en 1898, il se déclare chef de chantier, notamment dans le recensement de 1896. Cette distinction est intéressante, car elle permet de montrer à deux moments différents, la primauté d'une profession sur l'autre : pendant la période d'intensité des travaux, et donc d'affluence des migrants, Charles Delhoste gagne sa vie surtout en tant que cantinier. A l'inverse, lorsqu'en 1896, la plupart des migrants sont partis, il reprend sa profession initiale, car les travaux ne sont pas totalement achevés. Le viaduc terminé, il reste encore à poser la voie ferrée.

Pour d'autres familles, le travail des épouses représente également une source de revenus supplémentaires. Ainsi, presque la moitié des épouses recensées à Mussy (35 sur 78) ont un emploi. Très souvent, celui-ci ne requiert aucune qualification. Effectivement, les deux tiers des épouses employées déclarent être ménagères (23 emplois sur 35). Plus spécialisées sont les professions liées au textile et à l'habillement, qui concernent neuf épouses de migrants. Sont dénombrées quatre couturières, deux blanchisseuses, deux tisseuses et une lingère. La population féminine compte également deux logeuses et une cantinière. Seuls, ces renseignements demeurent peu significatifs. C'est pourquoi il est nécessaire de les confronter à d'autres paramètres concernant la situation économique des migrants. Le nombre d'enfants par famille paraît être un des facteurs motivant le travail de la mère. Le plus de bouches les parents doivent nourrir, le plus d'argent ils doivent gagner. Par exemple, l'épouse Dalan, mère de sept enfants, travaille comme ménagère pour subvenir aux besoins de la famille. Parmi les épouses déclarant une profession, sont également recensées une mère de six enfants pourtant mariée à un chef de chantier, quatre mères de cinq et de quatre enfants.

La plus ou moins grande aisance financière des familles dépend beaucoup de la profession du père, qui est donc également un critère déterminant le travail de l'épouse. Les terrassiers sont les plus faiblement payés de tous les ouvriers du viaduc. Il est donc logique de remarquer un nombre important de leur épouse parmi les femmes employées. Précisément, 16 épouses de terrassiers travaillent à

Mussy, soit 45% de la population féminine déclarant une profession. Souvent non qualifiées comme leur mari, elles représentent 52% des ménagères immigrées de Mussy (12 sur 23). Lorsque les épouses de terrassier sont également mères de famille nombreuse comme mesdames Potignon et Viillard, mères de cinq enfants, leur travail est moins un complément de revenus qu'une nécessité. Visiblement, la famille Dufis ne se trouve pas dans un tel besoin : François, le père est chef de chantier ; sa femme travaille également comme blanchisseuse, sa qualification lui assurant des revenus plus importants que ceux d'une ménagère. Il faut encore ajouter aux ressources familiales les salaires des deux enfants, vivant avec leurs parents, l'une étant couturière, l'autre, ménagère. Le cas est similaire pour les époux Jacquottet : bien que le mari soit comptable et que le couple n'ait pas d'enfant à charge à Mussy, l'épouse Jacquottet travaille quand même comme ménagère !

Tellement diverses sont les situations qu'il convient de nuancer l'expression « revenus complémentaires ». La pluri-activité et le travail des épouses permettent effectivement à certaines familles d'augmenter leurs économies réalisées à Mussy. Pour les plus aisés, ils représentent même une occasion de thésaurisation et d'enrichissement personnel. Mais, pour les plus démunis, ils sont des revenus nécessaires, qui répondent d'abord à des questions de subsistance.

Les indicateurs économiques

Si les archives de l'entreprise Veysseyre avaient été retrouvées, elles auraient certainement permis de présenter précisément l'échelle des salaires relative aux migrants travaillant à Mussy. Par la même, elles auraient également facilité l'analyse des fortes disparités économiques qui caractérisent cette population. Leur absence contraint à la recherche de succédanés, pouvant montrer les différents niveaux économiques et sociaux des travailleurs immigrés. Certes, les salaires moyens des ouvriers du bâtiment sont connus approximativement grâce à des statistiques, souvent trop générales. Le manoeuvre et le terrassier sont les ouvriers les moins qualifiés du chantier, et donc les plus faiblement rétribués. Vers 1900, ces ouvriers gagnent sur des chantiers parisiens un peu plus de cinq

francs par jour, alors que le maçon reçoit quotidiennement huit francs ¹¹⁴. Mais, qu'en est-il des chantiers de province ? Vu les fortes disparités des salaires entre Paris et la province ¹¹⁵, et même entre les différentes régions de province, il demeure difficile d'évaluer avec précision les revenus des ouvriers. La définition des revenus de l'élite ouvrière, composée de surveillants des travaux et de chefs de chantier notamment, s'annonce encore plus délicate, puisque ceux-ci varient énormément d'une entreprise à l'autre. Pour pallier ce déficit d'informations, force est d'avoir recours aux sources fiscales et aux archives notariées relatives au logement des migrants.

Les sources fiscales

A l'échelle communale, la taxe des prestations permet d'abord d'établir une répartition des migrants entre les imposables et les non-imposables. Au choix du citoyen, cet impôt se paye ou en nature, ou en espèces. Il est calculé à partir des revenus de chaque chef de famille de la commune. Il tient compte également de la possession d'animaux servant aux travaux agricoles (boeufs, vaches, chevaux, mulets et ânes) et de l'importance du matériel roulant (charrs, charrettes, tombereaux et voitures à deux roues). De 1892 à 1896, les rôles des prestations communales de Mussy comportent les noms de seize migrants ¹¹⁶. Deux ouvriers du bâtiment y figurent : un maçon et un appareilleur. L'absence de terrassiers ou de manoeuvres traduit la faiblesse de leurs revenus. Même les maçons, pourtant mieux payés que la grosse main d'oeuvre (terrassiers et manoeuvres), ne sont pas imposables. Le cas du maçon Nicolas Boyer, inscrit sur la rôle, semble exceptionnel. L'appareilleur a été précédemment classé parmi les ouvriers du bâtiment. Or, sa qualification et ses responsabilités (il travaille à la taille des pierres et veille à leur disposition dans la construction) le rapprochent de l'élite ouvrière. Son salaire devant être nettement plus élevé que celui du maçon, il n'est pas surprenant de le retrouver dans la liste des imposables.

Excepté un cantinier, les treize autres migrants appartiennent tous à la troisième classe de travailleurs, à savoir l'élite du chantier du viaduc. Sont recensés un comptable, un ingénieur, trois employés PLM (surveillants ou

¹¹⁴ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., p. 834, ouvrage cité page

¹¹⁵ Ibidem, p.835

¹¹⁶ ACM, Rôles des prestations communales, années 1892, 1893, 1895, 1896

conducteurs des travaux), un tâcheron, cinq chefs de chantier et deux entrepreneurs. L'ensemble de ces migrants sont imposables par leurs revenus. Ils doivent à la commune trois journées de travail, ou son équivalent en espèces, c'est-à-dire six francs (une journée de travail est évaluée à deux francs). En majorité, ils payent leur impôt en argent. Toutefois, il est étonnant de constater que Chaussegros, ingénieur de son état, s'acquitte de son dû en nature pour les années 1892 et 1893. Il en est de même en 1892 pour le comptable Henri Jacquottet, et, en 1893, pour le tâcheron Louis Riberolle. Le cas de Jean Veysseyre, l'un des deux entrepreneurs figurant dans les rôles, est particulièrement intéressant. La somme qu'il paye à la commune s'élève à 33 francs. Comme tous les autres, il doit les six francs, correspondant aux trois journées de travail. Mais, en plus, il possède trois attelages de deux chevaux, qui doivent être utilisés sur le chantier et à titre personnel. Ses voitures lui coûtent 4,50 francs (1,50 francs par unité) et ses chevaux 22,50 francs (7,50 francs par paire). Entre 1892 et 1896, l'aîné des frères Veysseyre est, de tous les Mussiats, celui qui paye le plus de taxes communales.

Les logements des migrants ¹¹⁷

L'étude des logements des migrants permet également de mettre en évidence la diversité des situations économiques, caractéristique de cette population. En fait, la taille et la salubrité des logements sont en rapport avec la hiérarchie ouvrière. La majorité de la grosse main d'oeuvre est logée dans des baraquements de fortune, à proximité du chantier. L'instituteur Nesly témoigne de leur précarité : « Des baraques en planches, dont un certain nombre avaient été

¹¹⁷ Les informations concernant les logements des migrants ont été recueillies aux archives départementales, grâce à l'enregistrement des actes notariés du bureau de Chauffailles. Ont été utilisées les séries suivantes :

Actes civils publics :

Q 11015, avril 1892-janvier 1893

Q 11016, janvier 1893-octobre 1893

Q 11017, octobre 1893-août 1894

Q 11018, août 1894-mai 1895

Q 11019, mai 1895-septembre 1895

Q 11020, septembre 1895-juillet 1896

Q 11021, juillet 1896-février 1897

Actes sous seing privé :

Q 11044, juillet 1887-novembre 1895

Q 11046, novembre 1895-décembre 1903

revêtues d'un enduit en mortier, ont été construites pour loger les ouvriers ; [...] les baraques étaient surtout établies le long du chemin vicinal de Chassigny à Saint-Igny-de-Vers, dans la vallée du Mussy ¹¹⁸ », soit à quelques dizaines de mètres du viaduc. Malheureusement, il demeure impossible de définir le nombre d'ouvriers logés dans ces conditions. En tout cas, il semble que ces baraquements ont été construits pour les plus démunis et les moins organisés d'entre eux, c'est-à-dire les ouvriers, pour lesquels la migration est plus un événement exceptionnel, répondant à des besoins économiques urgents, qu'un voyage traditionnel.

Grâce à leur meilleure organisation et leurs plus grands moyens, d'autres ouvriers choisissent des logements plus confortables. Pierre Grenouilloux, terrassier, vit avec sa femme et ses deux enfants dans un logement au bourg de Mussy qu'il loue pour une somme de 120 francs par an. Le prix modique de la location laisse deviner la promiscuité dans laquelle vit cette famille. Cependant, le désir d'indépendance de ce terrassier est apparent : en habitant au bourg, et non pas à côté du chantier, il exprime la volonté de s'isoler de la masse ouvrière. Semblable est le cas du tailleur de pierres Léonard Chambrault, qui habite avec sa femme et ses trois enfants dans un appartement au bourg de Mussy, loué également 120 francs. La volonté de s'isoler est flagrante pour le mineur François Chailly qui loue pour 100 francs une maison et une petite écurie au hameau des Trouillets : ce n'est pas pour préserver sa famille de la vie en communauté souvent tapageuse qu'il s'isole, puisque apparemment, cet ouvrier est célibataire. Autre célibataire, Jean Duquesnay semble posséder de plus importantes ressources, puisque simple terrassier, il loue pour lui seul deux pièces dans une maison au Fournay, avec un jardin de 1,50 ares, pour 204 francs, soit presque le double du logement de la famille Chambrault. Il a pour voisin le charpentier Dufresne, qui, célibataire également, loue dans la même maison un logement semblable pour douze francs de moins. Plus que voisins, les deux mécaniciens, Pierre Pelosse et Antoine Guignabert habitent la même chambre à l'auberge Desvarenes pour 96 francs. Il est légitime de supposer que ces deux collègues de travail se connaissaient avant leur migration à Mussy, et qu'ils l'ont réalisée ensemble.

¹¹⁸ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

Les travailleurs qui refusent de s'entasser dans le « quartier ouvrier », louent des logements individuels, dont les prix varient du simple au double, de 100 à 200 francs. Ce constat porte à croire que des disparités d'ordre économique existent au sein même de la population ouvrière. Plus visibles sont celles séparant les ouvriers d'une part, et la population de cadres qui les dirige d'autre part. Les surveillants des travaux et, à un niveau supérieur, les chefs de chantier représentent les cadres moyens du chantier du viaduc. Ils se distinguent de la masse ouvrière par leur aisance financière qui se retrouve dans le prix des logements qu'ils louent. Surveillant au PLM, Joseph Demillière habite avec sa femme et sa fille un logement de deux pièces au Bois Ramé, comprenant une portion de cave et un grenier, loué 240 francs. Avec plus de moyens encore, le chef de chantier Antoine Porte loue pour 350 francs un trois-pièces (plus une cave) où il loge avec sa femme et ses quatre enfants. Appartenant à la même classe, le chef maçon Félix Mazer ne loue qu'une chambre à 108 francs où il se loge avec sa femme et ses trois enfants. Est-ce à dire qu'il manque de moyens pour louer un logement plus vaste ? Peut-être tient-il à réduire les dépenses durant sa migration en économisant d'abord sur le logement ? La finalité de la migration temporaire n'est-elle pas avant tout le gain d'argent ? Les prix des locations s'élèvent proportionnellement au rang hiérarchique. Ainsi, le sous-chef de section Justin Fayet loue une maison de sept pièces (trois au rez-de-chaussée, quatre à l'étage), avec cave et jardin, pour une somme de 500 francs. La superficie de la maison semble démesurée par rapport au nombre de locataires y habitant : les Fayet ne sont que deux ! Quant aux Frères Veysseyre, ils louent ensemble le premier étage d'une maison au Bourg, comprenant grenier, cave et jardin, pour 400 francs. De plus, ils louent également plusieurs prés, d'une superficie totale de 1,5 hectares, où très probablement sont construits les baraquements destinés aux ouvriers. A titre personnel, Jean, l'aîné des deux frères, achète, en 1893, une filature, à proximité du viaduc. Cette bâtisse est reconvertie en maison en 1896, que l'entrepreneur conservera jusqu'en 1908 ¹¹⁹.

La comparaison avec les migrants du chantier du viaduc, qui ont élu domicile non pas à Mussy mais au chef-lieu de canton, Chauffailles, montre la même diversité des situations économiques. Quoi de commun entre le terrassier

¹¹⁹ ADSL, Matrice cadastrale des propriétés bâties

Nouaille qui loue à Musset (hameau de Chauffailles sur la route de Mussy) 80 m² de pré « pour établir un baraquement » et le chef de section Cuvier qui se loge dans une partie de maison comprenant quatre pièces, un grenier, une cave, un jardin et une remise moyennant la somme de 480 francs ? Entre ces deux extrêmes se trouve toute la hiérarchie intermédiaire : pour 130 francs, l'employé du chemin de fer Ravaux habite un logement de deux pièces avec cave et grenier ; pour 300 francs, le voiturier Soulhol loue un corps de bâtiment, avec jardin et champ ; enfin, pour 360 francs, le surveillant des travaux Sadoul loue une enclose de 1,2 hectares, comprenant une maison, une écurie, une cour, un jardin, une terre et un pré, le tout pour recréer un chez-soi.

Les ouvriers du chantier de Lamure-sur-Azergues se logent, par famille, dans des maisons ou des appartements individuels. Visiblement, la population ouvrière n'est pas concentrée dans le même hameau. Cette disposition s'explique sans doute par l'importance des familles accompagnant les ouvriers. A Claveisolles et à Poule-les-Echarmeaux, la situation est toute autre. Dans les deux communes apparaît un type de logement, caractéristique des migrants temporaires, et pourtant, qui ne semble pas exister à Mussy. Des ouvriers, souvent célibataires, se réunissent et s'organisent pour vivre en communauté réduite dans un même logement. Parfois aidée d'une cuisinière, ils recréent de cette façon l'ambiance des chambrées lyonnaises ou des garnis parisiens, types de logement prédominant en milieu urbain ¹²⁰. A Poule, par exemple, une cuisinière, Eugénie Duvernay, loge sous le même toit que neuf terrassiers tous célibataires. Cette organisation témoigne du professionnalisme des migrants qui, d'une part, limitent les dépenses de logement, et d'autre part, évitent la fréquentation des cantines souvent ruineuse pour les ouvriers ¹²¹.

¹²⁰ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., page 866 ouvrage cité page

¹²¹ Ibidem

Chapitre 2

Essai d'évaluation de l'intégration de la population immigrée

Tout comme le précédent, ce chapitre porte également le titre d'essai, car mesurer l'intégration de la population étrangère à Mussy est un exercice plus délicat encore que celui de travailler à son identification. Il aurait été largement facilité par des sources orales, tellement utiles dans une étude de rapports sociaux. Mais, plus d'un siècle après la construction du viaduc, il ne reste aucun témoin vivant. C'est donc par le biais de sources écrites que peut être tentée l'évaluation de l'intégration de la population migrante au sein de la commune d'accueil. Sans toutefois apporter des réponses catégoriques, celles-ci offrent quand même de riches informations sur la volonté d'insertion des migrants. La « réputation détestable ¹²² » qui, sous le Second Empire, caractérise généralement les ouvriers migrants du chemin de fer n'est guère valable pour ceux de Mussy.

¹²² Citation de Emmanuel DELBET, dans Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., p 869, ouvrage cité

Les facteurs d'intégration

La pratique électorale ¹²³

L'étude de la pratique électorale des ouvriers migrants permet d'évaluer leur intégration, ou tout au moins leur participation à la vie politique communale. Dans quelles proportions et pour quelles élections les ouvriers votent-ils ? Portent-ils un intérêt aux élections locales ? D'abord, il faut remarquer que sur les 143 ouvriers migrants en âge de voter, 75 ne figurent sur aucune liste électorale entre 1892 et 1900, soit plus de la moitié des électeurs potentiels. Il s'agit là d'une estimation minimale, calculée sur l'ensemble des migrants retrouvés. Etant donné qu'il en manque une partie (probablement entre 20 et 40), il est légitime de penser que le pourcentage réel de non inscrits sur les listes électorales avoisine les deux tiers.

L'absence des listes électorales des 75 ouvriers dont la venue à Mussy est certaine, s'explique par diverses raisons. Il peut s'agir d'un décès survenu dans les premiers mois de l'arrivée à Mussy. Tel est le cas du terrassier Joseph Esteve, qui arrive dans la commune pendant l'été 1892, et qui meurt en janvier 1893 ¹²⁴. Son séjour à Mussy se situe donc entre les élections municipales de mai 1892 et les législatives d'août 1893. De ce fait, il n'a pas eu l'occasion de voter. Sans être décédés à Mussy, d'autres ouvriers se trouvent dans la même situation. Par exemple, Pierre Florat, également terrassier, arrive à Mussy au printemps 1896. Le recensement communal de la même année, dans lequel il figure ¹²⁵, est réalisé quelques jours après les élections municipales du 3 mai 1896. Quand bien même il l'aurait souhaité, Florat n'aurait pas eu le temps de se faire enregistrer sur les listes électorales. La cause la plus fréquente expliquant la non-inscription sur les listes électorales est moins accidentelle que les précédentes. En fait, elle dépend

¹²³ ACM, Listes électorales :

- du 01-05-1892, élections municipales
- du 20-08-1893, élections législatives
- du 28-07-1895 et 04-08-1895, élections au conseil d'arrondissement
- du 03-05-1896, élections municipales
- du 08-05-1898, élections législatives
- du 31-08-1898, élections au conseil général
- du 06-05-1900, élections municipales
- du 21-07-1901, élections au conseil d'arrondissement

¹²⁴ ACM, Etat-Civil, Registre des décès

¹²⁵ ADSL, Dénombrement de la population de 1896, commune de Mussy

du choix des migrants. Pour être compté parmi les électeurs d'une commune, il faut avoir au préalable reconnu qu'elle est celle du domicile légal. Or, la majorité des non inscrits déclare être domicilié de fait à Mussy, ce qui laisse entendre que le domicile légal est celui de la commune originelle. L'exemple du marchand de vins Moreille est significatif : dans le bail qu'il passe devant notaire en janvier 1893 ¹²⁶, il se déclare domicilié de fait à Mussy, mais de droit à Bèze, dans le Gard. Finalement, la population des ouvriers ne figurant pas sur les listes électorales apparaît relativement hétérogène. Au nombre de 32, les terrassiers y sont de loin les plus nombreux, mais elle comprend également sept mineurs, quatre maçons, deux aubergistes..., et même quatre chefs de chantier.

48% des ouvriers migrants retrouvés à Mussy figurent au moins sur une liste électorale entre 1892 et 1900. Mais tous ne votent pas : précisément, seuls 43% d'entre eux participent à une élection, soit 29 ouvriers sur les 68 inscrits. En ajoutant aux non inscrits tous les inscrits qui ne votent pas, la part des migrants ayant voté au moins une fois à Mussy tombe à 21%. Le vote n'est pas seulement un acte civique. Pour la population étrangère de Mussy, il est aussi un acte social et intégrateur. En effet, il nécessite de se rendre à la mairie, d'y rencontrer une partie de la population communale, et enfin de justifier son identité et son domicile. C'est pourquoi, il semble intéressant de détailler la composition de la population votante, de manière à observer quelle partie des migrants participe aux élections.

Bien que supérieur à 50% (15 votants sur 29), le pourcentage des ouvriers du bâtiment votant au moins une fois à Mussy demeure faible, comparé aux 58% qu'ils représentent dans l'ensemble de la population ouvrière. En revanche, l'élite ouvrière est sur-représentée : alors qu'elle ne comprend que 17% de l'ensemble des travailleurs, elle compte presque les deux tiers des votants (35%), soit 10 sur 29, à savoir six chefs de chantier, trois surveillants du PLM et un tâcheron. Les quatre autres votants font partie de la deuxième catégorie de migrants, définie au chapitre précédent ¹²⁷. Il s'agit d'un ajusteur, d'un charron, d'un scieur de long et d'un cantinier. La répartition des votants permet donc d'affirmer que ce sont les cadres du chantier du viaduc qui participent le plus activement

¹²⁶ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles, Q 11016, janvier 1893-octobre 1893

¹²⁷ Voir chapitre 1, 3/, A-, 2

(proportionnellement à leur nombre total) aux élections. Sur les 26 individus que compte cette population d'élite, dix ont participé au moins à une élection (soit 39%). Toutefois, il ne faut pas négliger la participation des ouvriers du bâtiment, dont 17% font partie des votants (15 sur 88).

Il reste encore à définir pour quelles élections ces travailleurs se déplacent. Les élections au conseil d'arrondissement (28-07-1895) et au conseil général (31-08-1898) ne les intéressent aucunement. Dans les deux cas, le taux de participation est nul ! Pour l'élection au conseil général, il demeure possible d'expliquer l'abstention par le nombre minime de migrants inscrits (10) et par leur éventuel départ de la commune avant l'élection. Pour celle au conseil d'arrondissement, aucune explication de ce genre n'est envisageable. Il s'agit simplement d'un désintéressement général, qui touche les 32 migrants inscrits sur la liste électorale. L'élection municipale du 03-05-1896 ne suscite guère plus d'intérêt. Seulement trois des vingt-et-un migrants inscrits participent au vote. Tous les trois chefs de chantier, et donc dotés de responsabilités importantes, il est possible qu'ils aient eu à faire aux autorités municipales, et que par ce vote, ils expriment leur satisfaction ou leur mécontentement. Quoi qu'il en soit, les élections locales et départementales semblent négligées par la population immigrée. Cet abstentionnisme est dû sans nul doute à la faible politisation de ces élections. Plus que l'étiquette politique, la personnalité du candidat détermine le vote. La connaissance du paysage politique local est très utile au choix du candidat. Quel intérêt pourrait donc porter un ouvrier temporaire à l'élection d'un conseil municipal ou d'un membre au conseil d'arrondissement qu'il ne connaît pas, et par qui il ne sera jamais représenté ? Les seules élections qui intéressent vivement les ouvriers de Mussy sont les législatives car, contrairement aux précédentes, elles sont très largement politisées. En août 1893, le taux de participation aux législatives atteint 43% (20 votants sur les 47 inscrits). Pour celles de mai 1898, il s'élève à 50% (5 votants sur 10). Les migrants se mobilisent donc pour élire un député, qui ne sera pas le leur. Mais peu importe ! L'essentiel est de faire gagner son parti et d'assurer sa représentation à la Chambre. La participation de ces migrants aux élections indique leur relative intégration au sein de la commune. Même éloignés de chez eux, ils conservent leur pratique électorale, et par la même, ils se comportent comme n'importe quel autre citoyen

de Mussy. En ce sens, l'acte civique favorise réellement l'intégration des étrangers, ou tout au moins leur acceptation au sein de la commune d'accueil puisqu'il révèle l'intérêt qu'ils portent à la vie politique locale.

La scolarisation des enfants

Pour connaître le niveau d'intégration des familles migrantes à Mussy, l'étude de la scolarisation des enfants est capitale. Elle permet d'abord d'observer l'attitude des migrants vis-à-vis des lois Ferry de 1881, qui rendent l'école gratuite et obligatoire. De plus, elle montre dans quelles proportions les jeunes populations, indigène et immigrée, se mélangent.

Les 163 enfants d'immigrés recensés à Mussy ne sont pas tous « scolarisables ». Il ne faut compter que ceux qui, au cours du séjour de leurs parents à Mussy, sont âgés de six à treize ans. Par exemple, un enfant né en 1880, qui arrive à Mussy au printemps 1892, est scolarisable un an. A l'inverse, un autre né en 1881, arrivant à Mussy en 1895, n'est plus considéré comme scolarisable. Il est donc nécessaire de prendre en compte non seulement la date de naissance des enfants, mais aussi la durée de la migration de ses parents. Cette seconde condition rend l'analyse de la scolarisation plus difficile, car l'on ne sait pas toujours à quel moment précis les familles quittent Mussy. Parmi les 83 enfants d'immigrés en âge d'être scolarisés au moins un an, 75 l'ont effectivement été ¹²⁸, ce qui porte le taux de scolarisation à 90%. Le respect des lois Ferry apparaît donc à travers ces chiffres. En scolarisant leurs enfants, presque toutes les familles immigrées manifestent leur volonté d'intégration, ou tout au moins de normalisation.

Trois familles immigrées ont chacune deux enfants qu'elles ne scolarisent pas. Ainsi, il semble que la non-scolarisation des enfants résulte d'un choix délibéré des parents, dont les motivations demeurent inconnues. A titre d'exemple, la famille Potignon est composée de quatre enfants, dont les deux aînés, nés en 1881 et 1886 sont scolarisables, puisque la famille arrive à Mussy en 1892. Mais aucun de ces deux enfants ne fréquentent l'école communale. La

¹²⁸ ACM, Registre matricule de tous les élèves reçus à l'école, années de 1892 à 1896

situation de Louise Noailles est différente : ses deux soeurs aînées sont normalement scolarisées à Mussy, alors qu'elle, pourtant âgée de huit ans quand sa famille quitte Mussy en 1898, ne l'a jamais été. Ses parents n'ont peut-être pas tenu à ce qu'elle débute sa scolarité dans cette commune étrangère qu'ils s'apprêtaient à quitter. Le huitième et dernier cas de non-scolarisation est le plus intrigant. Les époux Mariel ont cinq enfants dont les deux plus jeunes, nés en 1892 et 1894, ne peuvent être scolarisés puisque la famille repart en 1896. Deux des trois autres enfants fréquentent l'école en 1895-1896 (année scolaire), mais contre toute attente, il ne s'agit pas des deux plus âgés. Comment expliquer que Louise, née en 1889, ne soit pas scolarisée, alors que ses deux frères, dont un est plus jeune qu'elle, le sont ? Aucune des explications données précédemment n'est recevable. Pour une raison personnelle, les parents Mariel renoncent à la scolarisation d'un seul de leurs enfants.

Outre ces quelques cas isolés, la majorité des enfants des migrants fréquentent l'école communale. Mais derrière le taux général de scolarisation de 90% se cachent quelques irrégularités dans la fréquentation scolaire. Parmi les soixante-quinze élèves recensés, six présentent une scolarité incomplète. Les enfants Cloup et Guédé, tous deux nés en 1882, quittent l'école à onze ans après avoir été scolarisés durant l'année 1892-1893. Le fils Labesse délaisse l'école à huit ans en 1894 alors que son frère cadet la fréquente durant toute la durée de l'émigration à Mussy, soit entre 1892 et 1896. Plus étrange encore est le cas des enfants Dalan : deux des cinq enfants suivent une scolarité normale. Les trois autres ne fréquentent l'école qu'une seule année, sans pour autant avoir terminé leur scolarité, puisqu'ils ne sont âgés que de dix, six et cinq ans lorsqu'ils quittent l'école. Malheureusement, les raisons expliquant ces entorses à la réglementation scolaire demeurent inconnues.

L'assiduité journalière semble également souffrir d'imperfections. Dans un extrait du registre d'appel d'octobre 1896 ¹²⁹, quatre des douze élèves ayant été absents sont des enfants d'immigrés. Henri et Pierre Chauffailles, fils d'un terrassier, manquent l'école respectivement quatre et six jours. Le motif de l'absence de Pierre est mentionné : il a dû surveiller son frère Louis-Jean, âgé de deux ans ¹³⁰. Sachant que l'épouse

¹²⁹ ACM, Registre d'appel de l'école communale, octobre 1896

¹³⁰ ADSL, Dénombrement de la population de 1896, commune de Mussy

Chauffailles ne déclare pas de profession, et que la famille abrite une belle-soeur ¹³¹, également sans profession, le motif évoqué paraît contestable. Les deux autres élèves absents au cours du mois d'octobre 1896, sont aussi frères, ce qui conduit à penser que l'absentéisme scolaire n'est le fait que de quelques familles. Etant « occupé à la maison », François Viillard s'est absenté huit jours. Son frère Emile justifie son absence de quatre jours par un motif pour le moins original et pathétique : il manquait de chaussures ! Il est vrai que les Viillard, habitant au hameau du Mont sont éloignés du bourg d'environ deux kilomètres.

Une minorité d'enfants d'immigrés n'ayant jamais fréquenté l'école, la scolarisation ne peut pas être qualifiée de maximale. De plus, il semble que l'absentéisme touche chroniquement quelques familles. En dehors de ces exceptions, les migrants consentent massivement à la scolarisation de leurs enfants, et montrent par là même leur acceptation des règles de la vie sédentaire. En permettant le mélange des jeunes populations, l'école participe activement à l'intégration des familles immigrées.

La domiciliation des migrants à Mussy

Dans ce développement, nos préoccupations sont liées au degré d'intégration des migrants. Il ne s'agit donc pas de réitérer l'étude des logements des ouvriers, déjà produite, mais de s'intéresser de façon plus générale à la situation de ces logements dans la commune dans le but d'observer si le mélange des deux populations est effectif. Comment la masse de migrants s'insère-t-elle au sein de la population mussiate ? Y a-t-il une superposition ou au contraire une juxtaposition des populations ? Le domicile est une information qui figure très souvent dans les sources utilisées : Etat-Civil, actes notariés, recensements, sources fiscales... Ainsi, les trois-quarts des ouvriers recensés (100 sur 136) entrent dans le cadre de cette étude. L'absence des 36 migrants s'explique par deux types de cause. D'une part, il peut s'agir d'une imprécision du secrétaire de mairie dans un acte de naissance par exemple. Mention est faite de la commune de résidence des parents (Mussy en l'occurrence), mais le lieu-dit n'est pas précisé. D'autre part, la présence à Mussy de quelques ouvriers n'est connue que par des

¹³¹ Ibidem

sources dans lesquelles le hameau du domicile n'est pas mentionné. C'est le cas des témoins de décès et également des ouvriers inscrits sur les listes électorales.

Une première analyse générale montre d'abord le nombre important de hameaux où sont domiciliées des familles immigrées. Effectivement, elles se répartissent dans 16 des 26 hameaux que comprend Mussy. A priori, la population migrante se disperse dans la majeure partie de la commune. Mais une étude plus approfondie permet l'observation de disparités importantes entre les différents lieux-dits où sont domiciliées les familles étrangères. Quelques hameaux concentrent la majorité des immigrés. Le critère principal du choix du domicile semble être la proximité du chantier. Ainsi, les hameaux des Bajards et de la Roche, situés à moins de 100 mètres du chantier, représentent les quartiers ouvriers où sont bâtis les baraquements de fortune décrits précédemment. Ils concentrent chacun 20 travailleurs, soit à eux deux, 40% de la population ouvrière dont le domicile est connu. En comptabilisant les familles des ouvriers, le taux s'élève même à 44%, soit 148 étrangers sur les 333 recensés. Dans une moindre mesure, trois autres hameaux, également très proches du viaduc, regroupent une partie importante des ouvriers : huit sont domiciliés au Fournay, sept au Ragin et autant aux Branlards. Familles incluses, 71 migrants sont répartis dans ces trois lieux-dits.

Le voisinage du chantier est donc le lieu principal où les migrants élisent domicile puisque 62% des domiciles connus se situent dans un des cinq hameaux cités. Ces quartiers ouvriers dans lesquels la concentration de migrants est très dense constituent une sorte de village à l'intérieur de la commune. Une partie des étrangers, en particulier ceux des hameaux de la Roche et des Bajards, vit en marge de la société mussiate, ayant le viaduc pour unique cadre de vie. Ne se mêlant visiblement pas à la population indigène, ils sont certainement les moins intégrés de la communauté d'immigrés. Pour les habitants des trois autres hameaux, le cas paraît différent. Le choix du domicile est motivé également par la proximité du chantier, mais la volonté apparente de s'écarter des quartiers ouvriers laisse deviner un souci de tranquillité.

Les hameaux de la Roche et des Bajards ne sont pas exclusivement peuplés d'ouvriers du bâtiment (terrassiers, maçons et manoeuvres). En fait, ceux-ci constituent respectivement 65% et 50% de la population comptabilisée dans les

deux hameaux. Aux Bajards, sont domiciliés d'autres ouvriers : un mineur, un mécanicien et deux chauffeurs. De même, certains cadres du chantier se mêlent aux ouvriers, ce qui témoigne de leurs bons rapports avec eux. Ainsi, trois chefs de chantier et un tâcheron habitent à la Roche ; un chef de chantier, un tâcheron, un surveillant des travaux du PLM et un chef-maçon résident aux Bajards. Enfin, l'approvisionnement de cette population « en pain et en vin » est assuré par la présence de deux épiciers-marchands de vins et de trois cantiniers. Les migrants habitant dans ces quartiers vivent quasiment en autarcie puisque leur quotidien, qui s'articule autour du trinôme travailler-manger-dormir, se déroule toujours dans le même espace.

Plus du tiers des personnes travaillant au viaduc (38%) sont réparties dans d'autres hameaux que ceux déjà évoqués et vivent donc à l'écart relatif des concentrations ouvrières. Les principaux doivent être cités : dix ouvriers sont domiciliés au bourg de Mussy, six au Mont, cinq à Montéga et à la Fabrique, trois aux Mathys et au Bois Ramé. A travers cette domiciliation apparaissent des regroupements d'ordre professionnel, voire même personnel. A Montéga, quatre des cinq ouvriers sont des terrassiers ; aux Mathys, le cas est semblable : les trois ouvriers sont tous terrassiers. Les cadres également se rassemblent dans certains quartiers. Au Bois Ramé, sont domiciliés deux surveillants des travaux et un chef de chantier. Ce dernier, François-Antoine Chabert n'est autre que le gendre d'un des deux surveillants, Joseph Demillière. A la Fabrique, le phénomène de regroupement socioprofessionnel est encore plus remarquable : les cinq personnes y habitant appartiennent incontestablement à l'élite du chantier. Le hameau prend même allure de quartier général puisque y ont élu domicile Jean Veysseyre, l'entrepreneur du viaduc, son représentant, Jules Morbach, l'appareilleur, le comptable et l'ingénieur. En somme, toute la tête de l'entreprise Veysseyre est logée au même endroit.

L'étude de la répartition des domiciles des migrants à Mussy permet donc d'observer l'ambivalence des situations. La majorité des ouvriers (62%) dont le domicile est connu se regroupent dans les environs immédiats du chantier. Leurs conditions de vie diffèrent sensiblement selon s'ils se trouvent dans les quartiers ouvriers (la Roche et les Bajards) ou dans des hameaux moins proches (Ragin, Fournay, Branlards). Dans ce premier cas, les familles immigrées, et en particulier

celles des quartiers ouvriers, ne se mêlent pas à la population communale. Elles vivent dans un huis clos hermétiquement fermé aux rapports sociaux. L'autre partie des migrants (38%) a opté pour un domicile plus éloigné du chantier, et par conséquent plus paisible. Ceux-ci, vivant au sein de la population indigène, sont amenés à établir des relations avec elle, ne serait-ce que de voisinage. En plus des rapports sociaux, il existe aussi des rapports économiques entre ces migrants et leurs hôtes à qui ils louent une maison ou un appartement. Ce constat n'implique pas obligatoirement la cordialité des relations, mais révèle simplement leur existence.

Figure 8 : domiciliation des ouvriers migrants de Mussy par hameau

hameaux	ouvriers du bâtiment	autres ouvriers	élite du chantier	alimentation et boissons	nombre d'ouvriers résidant
La Roche	13	-	4	3	20
Les Bajards	10	4	4	2	20
Bourg	4	3	3	-	10
Le Fournay	4	1	3	-	8
Les Branlards	6	-	1	-	7
Ragin	5	1	1	-	7
Le Mont	4	-	2	-	6
La Fabrique	1	-	4	-	5
	appareilleur				
Montéga	5	-	-	-	5
Le Bois	-	-	3	-	3
Ramé					
Les Mathys	3	-	-	-	3
Pont	2	-	-	-	2
Chevalier					
Murgers	-	-	1	-	1
Les Mûrs	1	-	-	-	1
Trouillets	-	1	-	-	1
Vismats	-	1	-	-	1
Totaux	58	11	26	5	100

Mussy-sous-Dun, étape ou terminus ?

Les migrants manifestent-ils une volonté de s'établir à Mussy ?

Tous les migrants recensés à Mussy sont, par définition, étrangers à la commune. Sont-ils pour autant tous des migrants temporaires ? Est-ce que pour certains la migration à Mussy devient définitive ?

Achats immobiliers

De la part d'un migrant, l'achat de terres ou de logements indique sa volonté de s'établir à Mussy, sinon quel serait son intérêt d'opérer un lourd investissement pour un bien immobilier qu'il devra revendre avant son départ ?

L'analyse cadastrale ¹³² et l'étude des logements ¹³³ ne révèlent aucune acquisition immobilière de la part des migrants. Les logements qu'ils habitent sont tous des locations, signe annonciateur de leur présence éphémère. Ils n'affichent donc pas la volonté de s'établir à Mussy. Une exception est cependant à remarquer : l'achat, déjà cité, par Jean Veysseyre, d'une filature en 1893, transformée trois ans après en maison d'habitation. Revendue en 1908, cette maison a pu servir à l'entrepreneur de résidence secondaire. En tout cas, le constructeur du viaduc ne figure sur aucun recensement postérieur à 1896 ¹³⁴.

Mariages exogamiques

Selon Delbet ¹³⁵, « partout sur le passage des ouvriers nomades, il y eut des filles séduites et des ménages troublés ». Ce constat ne semble pas réellement justifié à Mussy puisqu'au cours de la période des travaux (1892-1900), les naissances illégitimes n'augmentent pas. Au contraire, au nombre de quatre, elles sont, proportionnellement à la population totale, moins importantes que les six enregistrées entre 1880 et 1890 ¹³⁶. De surcroît, sur l'ensemble des ouvriers du viaduc, trois seulement se marient au cours de leur migration. Le mariage devient même parfois une cause de départ : en avril 1893, le chef de chantier, Antonin Saby quitte Mussy pour se marier à Craponne-sur-Arzon (Haute-Loire), après avoir reçu le consentement de sa mère devant notaire ¹³⁷. Des trois mariages de migrants enregistrés à Mussy ¹³⁸, un seul procède d'une véritable rencontre entre un ouvrier immigré et une fille de Mussy. Ce n'est pas le cas de celui du chef de chantier François-Antoine Chabert, célébré à la mairie le 24 juin 1893. La femme qu'il épouse, Victorine Demillière, est une fille de migrant. Il est même probable qu'elle ait rencontré son futur mari par l'entremise de son père Joseph, surveillant des travaux au PLM, et donc confrère de Chabert. Le 23 avril 1896, le terrassier

¹³² ADSL, Cadastre de Mussy-sous-Dun, rénové en 1826, Matrices cadastrales, Matrice des propriétés bâties

¹³³ Etude réalisée à partir de l'enregistrement des actes notariés du bureau de Chauffailles, ADSL, Série et liasses citées précédemment

¹³⁴ ADSL, Dénombrements de population de 1901, 1906, 1911

¹³⁵ Citation de Emmanuel DELBET, dans Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., page 870, ouvrage cité

¹³⁶ ACM, Etat-Civil, Registre des naissances de 1880 à 1900

¹³⁷ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles, Série Q 11017

¹³⁸ ACM, Etat-Civil, Registre des mariages

Jean-Marie Breton se marie bel et bien avec une jeune mussiate, mais peut-il réellement être considéré comme migrant, sachant que son domicile légal se situe à Chassigny-sous-Dun ? Certainement pas car d'une part, il a pu rencontrer sa future avant le chantier du viaduc, et d'autre part, son éventuel établissement à Mussy ne surprendrait en rien, puisqu'il est voisin de la commune. L'unique mariage exogamique recensé concerne Raffy Frédéric, un terrassier né en 1861, à Sauliac, dans le Lot. Il épouse le 9 décembre 1892 Marie-Louise Ducarrouge, la fille du maréchal-ferrant, âgée alors de 24 ans. Cette union conduit Raffy à s'installer à Mussy. Il est d'ailleurs le seul migrant qui s'établit dans la commune, où sa trace est conservée jusqu'en 1924 ¹³⁹.

Pour tous les ouvriers migrants (excepté Frédéric Raffy), Mussy ne représente donc qu'une commune de passage, qu'une étape temporaire. Aussitôt le chantier terminé, elle est entièrement vidée de sa population étrangère qui, le temps de la construction du viaduc, a fait son originalité.

Mussy-sous-Dun : une migration temporaire

Bilan du temps passé à Mussy

Avant d'étudier le devenir de la population migrante, il faut, au préalable, tenter de définir la durée de leur immigration à Mussy. L'exercice s'annonce difficile car il ne repose que sur des informations imprécises. En effet, les dates d'arrivée et de départ des travailleurs ne sont pas connues. L'estimation à laquelle procède l'historien, est fondée sur les dates du premier et du dernier renseignement recueillis à travers les sources à sa disposition. La marge d'erreur est donc importante. En témoigne l'exemple de Pierre Bayard. Il se déclare cantinier sur la liste électorale de 1893 ¹⁴⁰. Hormis cette information, l'historien ne sait rien de lui. Peut-il en déduire que Bayard est arrivé en 1893 et reparti la même année ? Le cantinier a pu rester à Mussy jusqu'en 1896 par exemple (avant le recensement), sans laisser aucune autre trace de son passage. Il n'est donc pas possible de définir précisément la durée de l'immigration.

¹³⁹ ACM, Listes électorales de 1924

¹⁴⁰ ACM, Listes électorales des législatives de 1893

Toutefois, certaines caractéristiques peuvent être remarquées. La population, qualifiée d'élite, demeure plus longtemps à Mussy que celle ouvrière. Ainsi, parmi les 43 migrants dont la durée de l'immigration dépasse trois ans, 17 appartiennent à l'élite du chantier, dont deux des trois entrepreneurs, six des dix chefs de chantier, trois des sept surveillants des travaux, l'ingénieur et le comptable. Alors que l'élite du chantier ne constitue que 17% du nombre total de migrants, elle représente 40% de ceux restant à Mussy au moins trois ans. Pour la totalité des ouvriers du bâtiment (terrassiers, manoeuvres, maçons, tailleurs de pierre) représentant 58% des ouvriers immigrés, la même statistique chute à 30%. La majorité de ces ouvriers ne semble rester qu'un an à Mussy.

Au demeurant, ces constats ne surprennent pas réellement, car ils répondent à une logique chronologique. Les travaux de terrassement ne sont-ils pas les premiers entrepris pour l'érection d'un tel ouvrage ? Si quelques terrassiers sont encore présents à Mussy après la construction du viaduc, c'est pour travailler aux remblais de la voie ferrée. Une fois le terrassement, puis la maçonnerie du viaduc achevées, il reste encore à effectuer la pose des rails et leurs liaisons. C'est pourquoi, outre les dirigeants du chantier, trois mécaniciens et un ajusteur figurent également parmi les migrants restant le plus longtemps à Mussy. Les durées d'immigration varient de moins d'un an à plus de six ans pour le chef de chantier-cantinier, Charles Delhoste et pour le cantinier Nicolas Perchet. Ainsi, les migrants temporaires de Mussy ne présentent pas les mêmes possibilités d'intégration, d'autant plus que les migrants qui restent le plus longtemps sont souvent ceux possédant le plus de responsabilités et donc le plus de moyens.

Le devenir des ouvriers et de leur famille

Le champ d'étude étant communal, la trace des ouvriers de Mussy est perdue sitôt qu'ils quittent de la commune. Pour la retrouver, force était de tenter de suivre la ligne de chemin de fer ¹⁴¹, mais l'expérience fut quasiment vaine. Seuls un chef de chantier, Justin Fayet et un surveillant des travaux, Félix Arnassan ont pu être recensés en 1896 au dénombrement de La Chapelle-sous-Dun. Dans cette commune, voisine de Mussy, un second viaduc, de moindre

¹⁴¹ ADSL, Dénombrements de population, Canton de La Clayette et en particulier les communes de La Chapelle, Baudemont, Curbigny, Dyo et Ouroux, traversées par la ligne Paray-Lozanne

ampleur, a été entrepris par l'entreprise Veysseyre. D'ailleurs, une dizaine d'ouvriers du bâtiment sont également recensés au même dénombrement. L'ouvrage de Mussy étant terminé, l'entrepreneur a dû déléguer deux de ses cadres pour hâter l'achèvement du viaduc de La Chapelle. Il est même envisageable que d'autres chefs de chantier soient dans un cas semblable, mais à la différence de Fayet et d'Arnassan, ils ont dû conserver leur logement à Mussy.

Quelques sources offrent parfois des informations sur le devenir des ouvriers. Ainsi, la liste des taxes de prestation de 1895 mentionne les destinations de deux migrants ayant quitté la commune. Le maçon Nicolas Boyer est parti à Mérinchal, dans la Creuse, d'où il est certainement originaire. Le tâcheron, Félix Rachet s'en va à Vichel (Puy-de-Dôme) dans le but supposé de procéder aux funérailles de son épouse, décédée à Mussy en 1894 ¹⁴². Lorsque meurt un enfant d'immigré né à Mussy, le lieu et la date de décès figurent sur l'acte de naissance ¹⁴³. Le jeune Freydefont, fils de cocher, né à Mussy en 1892, décède à quatre ans en Haute-Loire. Pour la fille de Matthieu Antoine (scieur de long), le cas est strictement le même. Quant au fils du charbonnier Cloup Gabriel, né en 1893, il meurt trois ans plus tard en Corrèze. Enfin, deux autres destinations sont connues grâce à des informations plus réjouissantes, retrouvées dans les archives notariées. Le cas d'Antonin Saby a déjà été mentionné : il part se marier en 1893 en Haute-Loire. En 1896, le terrassier Philippe-Auguste Pouillot quitte Mussy pour célébrer son mariage à Paris, après consentement de sa mère ¹⁴⁴. Même en l'absence de preuves, il demeure possible de supposer que la plupart des migrants regagnent leur foyer après le chantier du viaduc puisque, d'une part, ils ne suivent pas la ligne du chemin de fer, et d'autre part, ils ne restent pas non plus à Mussy. De plus, il paraît improbable que les ouvriers s'établissent sur un autre chantier, même éloigné de Mussy, du fait de la durée de celui du viaduc.

Enfin, pour huit migrants, la migration à Mussy est fatalement la dernière. Trois des décès sont dus à des accidents de travail. Le chantier du viaduc n'a causé la mort que d'un seul ouvrier, le maçon Auguste Rochon, né en 1875, qui, le 10 mars 1894, a fait une chute de 17 mètres de la quatorzième pile du viaduc.

¹⁴² ACM, Etat-Civil, Registre des décès

¹⁴³ ACM, Etat-Civil, Registre des naissances

¹⁴⁴ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles, Q 11020, mai 1895-juillet 1896

Succombant à ces blessures, il ne vécut que deux heures après l'accident ¹⁴⁵. Cet unique accident réfute donc les propres estimations des ouvriers, qui avaient prédit la mort de plusieurs hommes ¹⁴⁶. En dehors du viaduc, deux autres migrants sont morts écrasés par des éboulements : l'ouvrier mineur, Pierre-Pluviôse Ming, dans le tunnel de Mussy, le 10 avril 1893, et le chef de chantier Jean Fourniol, enseveli le 10 janvier 1896, sous un amas de sable dans une tranchée ¹⁴⁷.

La méconnaissance des populations migrantes du XIXe siècle, et en particulier celles travaillant à la construction des chemins de fer a souvent conduit à leur diabolisation. L'exemple des migrants temporairement sédentarisés à Mussy, permet d'éviter de tels poncifs en montrant la non-uniformité qui les caractérise. Les facteurs d'intégration étudiés, la pratique électorale, la scolarisation des enfants et la domiciliation des familles, n'autorisent pas l'établissement de conclusions catégoriques. Toutefois, ils démontrent la multiplicité des degrés d'intégration. En fait, celle-ci répond à la diversité des origines et des professions des migrants. Que de différences entre un surveillant du PLM, qui se déplace avec sa famille, et pour qui la migration est inhérente à sa profession et un terrassier de fortune, qui accepte le travail plus par nécessité que par choix ! Grâce à son organisation et à ses moyens financiers, le premier peut, s'il le désire, louer une maison indépendante, à l'écart du chantier, et s'insérer facilement au sein de la commune qui l'accueille ? A cause de son inexpérience de la migration et de ses faibles revenus, le second est souvent contraint à se loger dans un des baraquements du quartier ouvrier, où son quotidien n'est rythmé que par le chantier et l'auberge.

L'analyse micro-historique de la société immigrée de Mussy permet également de discerner des différences à l'intérieur même des catégories professionnelles, ce qui prouve que la logique socio-économique ne détermine pas exclusivement le niveau d'intégration. L'origine des migrants, qui sous-entend leur pratique migratoire, peut également expliquer leurs plus ou moins grandes facilités à s'insérer à Mussy. Les terrassiers par exemple, ne s'agglomèrent pas tous dans les quartiers ouvriers, de même que les élites du chantier n'occupent pas

¹⁴⁵ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

¹⁴⁶ Ibidem

¹⁴⁷ ACM, Etat-Civil, Registre des décès et monographie de l'instituteur Nesly

toutes des logements spacieux et confortables. Enfin, en l'absence de témoignages oraux, les motivations personnelles ou familiales, qui peuvent déterminer le choix d'un logement ou la renonciation à un vote, demeurent insaisissables.

Troisième partie

Transformations et changements engendrés par le chemin de fer à Mussy-sous-Dun : histoire d'une dynamisation

A l'ouverture de la ligne Paray-Lozanne le 6 septembre 1900, la commune de Mussy-sous-Dun aborde le XXe siècle avec un nouvel outil économique ; désormais, elle est dotée du passage et même de l'arrêt du chemin de fer. Mais quels changements sont engendrés par ce moyen de transport moderne ? Permet-il une véritable dynamisation socio-économique de la commune ? En quoi les Mussiats ont-ils pu bénéficier de l'arrivée du rail ? La réponse à ces interrogations requiert l'établissement d'une césure temporelle dans l'histoire de la commune, de façon à distinguer la période des travaux et celle de l'exploitation de la ligne. De toute évidence, la première coïncide avec la présence de la population migrante à Mussy, alors qu'au commencement de la seconde, la commune a déjà recouvré sa composition sociale originelle.

Chapitre 1

Une commune transformée pendant les travaux

Le bouleversement de « l'équilibre communal » est aussi important qu'éphémère. Les structures démographiques et économiques de la commune se trouvent en effet considérablement transformées par la construction du viaduc et par la présence de la population ouvrière qu'elle implique. Mais est-ce que cet événement exceptionnel parvient, même provisoirement, à stimuler l'économie locale ? Dans quelles mesures les Mussiats bénéficient-ils de la manne financière qui leur est offerte ? Finalement, est-ce que le chantier du viaduc constitue un facteur de développement ou de promotion communale ?

L'animation de la commune par la présence des migrants

Le temps des travaux du chemin de fer, Mussy devient une commune d'affluence, où l'animation est constante. D'abord, les deux écoles communales voient leurs effectifs gonfler au fur et à mesure que les migrants arrivent à Mussy. Sur l'ensemble de la période des travaux, 75 enfants d'immigrés sont scolarisés. Pour faire face à l'augmentation des élèves, la municipalité demande et obtient la nomination d'un instituteur adjoint, à qui est confiée une seconde classe de

garçons ¹⁴⁸. Mais il lui faut encore obvier au manque de mobilier et de matériel scolaire. C'est pourquoi le 5 juin 1892, elle vote à cet effet un crédit de 32 francs et demande à la sous-préfecture de Charolles l'allocation d'une subvention en espèces ¹⁴⁹. Grâce aux 150 francs accordés, la commune est en mesure d'acheter notamment un bureau à l'instituteur adjoint et trois tables de cinq places pour les nouveaux arrivants.

La description des déplacements pendulaires, livrée par un journaliste contemporain ¹⁵⁰, témoigne également de l'animation qui règne dans la commune : « Chaque jour, les ouvriers se rendent par groupe aux travaux du tunnel [des Echarmeaux] et à ceux du viaduc de Mussy-sous-Dun. [...] Les voies de communication qui conduisent soit au viaduc, soit au tunnel, sont sillonnées par les voitures et les piétons. Le mouvement est considérable et des plus intéressants ». En plus des déplacements journaliers des ouvriers, il faut également évoquer l'importance des transports de matériaux nécessaires à l'érection du viaduc. La pierre de taille, essentiellement importée de Senozan (Saône-et-Loire) et de Villebois (Ain) arrive par la voie ferrée Roanne-Chalon à la gare de La Chapelle-sous-Dun. De là, elle est transportée par des boeufs jusqu'au lieu-dit de la Roche Coupée (sur la route de Chauffailles à La Clayette). Elle est alors transbordée sur un chemin de fer « Decauville » (à écartement minimal), spécialement construit pour le chantier du viaduc, pour finalement être acheminée vers Mussy. Une partie du sable emprunte également ce chemin de fer, puisqu'il est tiré d'une carrière de la Roche Coupée. Par ailleurs, deux carrières de pierres sont établies à Mussy, l'une à proximité du chantier, au hameau des Branlards, et l'autre à Dunet, soit à plus de quatre kilomètres du viaduc. Les pierres de blocage proviennent de la commune d'Anglure, voisine de Mussy ¹⁵¹. Cette description des origines diverses des matériaux laisse imaginer la constance des transports, et par la même l'animation de la commune qu'elle suppose.

Mais l'animation n'est pas toujours un bienfait car elle se transforme parfois en agitation. Eugen Weber souligne en effet que « les constructeurs de chemins de fer se faisaient remarquer par leur présence tapageuse ¹⁵² »,

¹⁴⁸ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly, 1902

¹⁴⁹ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 5 juin 1892

¹⁵⁰ ADSL, L'écho du Charollais, 20 mai 1892

¹⁵¹ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

¹⁵² Eugen WEBER, La fin des terroirs, page 307, ouvrage cité

particulièrement remarquable lorsqu'elle se manifeste nuitamment à la sortie des auberges. Pour les ouvriers du viaduc, le cabaret représente effectivement le lieu le plus important de rassemblement et de réunion en dehors du chantier, et « dans les campagnes, il compte encore plus qu'en ville, car les possibilités de loisirs ou de détente sont très limitées ¹⁵³ ». La législation en vigueur autorise l'ouverture des débits de boissons jusqu'à 22 heures. Si l'horaire n'est pas respecté, l'aubergiste fautif et également ses consommateurs sont passibles d'une amende dont le montant est déterminé par le juge de paix.

Quatre débitants de Mussy sont verbalisés pour de tels motifs. Le montant des amendes s'élève à deux francs, sauf pour Auguste Desvarenes (trois francs) qui, le 15 mai 1892, est resté ouvert jusqu'à 23H50. Dans tous les cas, les clients reçoivent un franc d'amende. Quant au logeur Gilbert Boileau, il est condamné à un franc d'amende pour ne pas avoir tenu de registre, alors qu'il avait trois pensionnaires. Sont également réprimés les individus en état d'ébriété sur la voie publique comme le manoeuvre Benoît Colombier, trouvé ivre sur le chantier du viaduc ou Charles-Henri Peloux Baron, ramassé dans un fossé de Mussy. Enfin, deux autres ouvriers migrants de Mussy sont condamnés pour des délits plus graves puisque violents. Le 23 octobre 1893, le mineur Jean Cassus reçoit deux francs d'amende pour s'être livré le 19 juin de la même année, à des voies de fait sur un habitant de Mussy. Le cas du terrassier André Vozy est plus interpellant : condamné une première fois à deux francs d'amende pour les mêmes raisons que Cassus, il récidive à peine un an après (en 1893), prenant pour victime un Chauffaillon. Le jugement est nettement plus sévère puisque Vozy est condamné à trois jours d'emprisonnement ¹⁵⁴. Pour l'ensemble du canton de Chauffailles, seulement vingt-quatre affaires concernant la présence des ouvriers immigrés sont traitées par le juge de paix. Souvent bénignes comme l'ouverture tardive d'un cabaret, elles permettent sinon de démystifier, du moins de relativiser le bien-fondé de la mauvaise réputation des ouvriers du chemin de fer.

¹⁵³ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., page 868, ouvrage cité

¹⁵⁴ Pour l'ensemble du paragraphe, les informations recueillies proviennent de la même source, à savoir :

ADSL, Série 4U808, Justice de paix, Canton de Chauffailles, 1890-1900

Les transactions immobilières : une source d'enrichissement pour les Mussiats

La vente de terrains à la Compagnie PLM

Pour la compagnie ferroviaire du PLM, la construction du viaduc, et plus généralement l'établissement de la voie ferrée à Mussy nécessite l'achat de biens immobiliers. La ligne ayant été déclarée d'utilité publique, les propriétaires mussiats concernés sont expropriés et sont obligés de vendre les terrains dont la Compagnie a besoin. Le pouvoir de décision n'appartient donc pas aux propriétaires eux-mêmes, ce qui revient à dire que ce premier type de revenus est indépendant de leur volonté. Deux sources complémentaires permettent l'étude de ces transactions immobilières. Le Cadastre d'une part, renseigne sur la superficie et la nature des biens vendus ¹⁵⁵. Les archives notariées d'autre part, non seulement rappellent les informations contenues dans les matrices cadastrales mais mentionnent également les prix de vente ¹⁵⁶, si bien qu'en recoupant les deux sources, il est possible d'établir un descriptif précis des biens vendus.

Globalement, la Compagnie PLM a acheté presque 12 hectares de terrains à Mussy, précisément 11 hectares et 80 ares, représentant 1,4% du total de la superficie communale. Pour être exact, il faudrait encore rajouter les 66 ares de terrains qui sont vendus par des propriétaires habitant Mussy, mais qui sont situés, non pas sur le territoire communal, mais dans des communes voisines comme Chassigny-sous-Dun ou Chauffailles. L'ampleur des échanges fonciers est ainsi toute relative. Les prix de vente de l'ensemble des biens cédés à la Compagnie représentent une masse monétaire de 121620 francs. Le prix moyen de l'hectare vendu s'élève donc à 10306 francs. Mais ces données générales sont peu significatives car les biens immobiliers sont de nature et de superficie différentes. En conséquence, ils ne rapportent pas les mêmes revenus aux propriétaires mussiats. C'est pourquoi s'impose une analyse plus nominative, de façon à observer pour quels propriétaires la vente de terrains à la compagnie ferroviaire représente une source d'enrichissement remarquable.

La plus grande superficie vendue n'est pas celle qui rapporte le plus d'argent. Le paysan Jean Millet cède à la Compagnie des terrains dont la

¹⁵⁵ ADSL, Cadastre de Mussy-sous-Dun, rénové en 1826

¹⁵⁶ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles, Série et liasses citées précédemment

superficie totale dépasse l'hectare (1,0185 hectare), moyennant la somme de 6594 francs. Il s'agit d'un lot comprenant essentiellement des terres et des talus ainsi qu'une partie d'un bois (deux ares). Presque toutes les terres sont classées en catégorie trois ou quatre, ce qui justifie le prix de vente. Jean-Marie Chevalier vend 93 ares et 60 centiares de propriétés, soit une surface un peu moins grande que celle de Millet. Pourtant, le prix de vente est plus du double puisqu'il atteint 14072 francs. Le lot vendu est également très divers (terres, talus, prés), mais son prix élevé s'explique par la présence d'un réservoir d'eau, de deux rigoles d'irrigation, de conduites souterraines, et d'environ 20 ares de vignes. La Compagnie dépense 11870 francs pour l'acquisition de 68 ares et 60 centiares de terrains appartenant à Jean-Marie Laroche. La superficie achetée à Laroche n'est que la cinquième plus vaste alors que le prix payé est, après celui du lot Chevalier, le plus élevé. L'explication réside dans la qualité des biens vendus. En effet, ceux-ci sont tous regroupés à proximité du bourg de Mussy, et comprennent notamment un pré de 30 ares, une terre de première catégorie de 18 ares et 10 ares de vignes. Autre exemple significatif, Benoîte Morel, Veuve Buisson, ne vend pas seulement des propriétés non bâties. Sa maison étant située sur le futur passage de la voie ferrée, au lieu-dit La Roche, elle est contrainte de la céder à la Compagnie. Outre la maison elle-même d'un are, le lot comprend également les dépendances (jardin, hangar, vigne) de trois ares et les terres et prés situés autour de la maison (20 ares). L'ensemble d'une superficie de 24 ares est vendu 7635 francs, soit la quatrième plus importante des ventes.

Selon leur nature, leur superficie et leur plus ou moins grand morcellement, les biens immobiliers nécessaires à la construction de la voie ferrée s'achètent à des prix variant sensiblement. En conséquence, les vendeurs mussiats ne sont pas tous aussi importants que les quatre précédemment décrits. Globalement, 34 habitants et propriétaires de Mussy (dont la commune elle-même) vendent au moins une parcelle à la compagnie ferroviaire. Mais, les disparités sont immenses : les superficies des biens vendus varient de 45 centiares à 1,0185 hectare. De toute évidence, il en est de même pour les prix de vente qui s'échelonnent entre 25 et 14072 francs. Dix des trente-quatre propriétaires

vendent des terrains pour plus de 5000 francs. Parmi les vingt-quatre autres, treize ont des rentrées d'argent inférieures à 1000 francs ¹⁵⁷.

Finalement, il est légitime de se demander si la vente de terrains au PLM constitue véritablement une source d'enrichissement pour les propriétaires de Mussy. Pour Benoîte Morel et Jean-Baptiste Corneloup, tous d'eux dans l'obligation de céder leur maison, il est évident que la transaction est plus dommageable qu'avantageuse. En dehors de ces deux cas exceptionnels, les propriétés acquises par la Compagnie sont toutes non bâties, ce qui ne signifie pas que leur vente est forcément rentable. Un agriculteur tel que Jean Verchère, qui se voit contraint de céder notamment des terres labourables de premier choix, un chemin de desserte privé et une source d'irrigation ne réalise pas semble-t-il, une vente bénéfique, même si celle-ci lui rapporte une somme de 3340 francs. Les structures foncières d'une exploitation agricole peuvent même être déséquilibrées par ces ventes forcées. Ce peut être le cas lorsque les terrains devant être vendus sont regroupés autour de la ferme. Par exemple, Jean Millet doit se séparer de plus d'un hectare de propriétés situées à proximité de son domicile à Montéga (hameau où le percement du tunnel est projeté). Dans la même situation, Jean-Marie Chevalier concède 93,60 ares de terrains au lieu-dit Le Mont (sortie du tunnel et emplacement d'un passage à niveau). Si ces agriculteurs désirent remplacer les biens immobiliers vendus, il n'est pas certain qu'ils puissent en trouver à proximité de leur exploitation. Il convient donc de nuancer la notion d'enrichissement figurant en titre de partie. La vente de terrains à la Compagnie PLM ne provient pas d'un choix délibéré de la part des propriétaires. Obligée par la déclaration d'utilité publique, elle ne semble pas toujours être à l'avantage des Mussiats.

¹⁵⁷ Voir tableau page 140

Figure 9 : achats de biens immobiliers par la Compagnie PLM
Les dix principaux vendeurs mussiats¹⁵⁸

Prénom et nom des propriétaires	Revenus de la vente (en francs)	Superficie vendue (en ares)
Jean-Marie Chevalier	14072	93,60
Jean-Marie Laroche	11870	68,60
François Chaumont	8020	97,57
Benoîte Morel	7635	24
Jean Millet	6594	101,85
Jean-Marie Desmurger	6585	47,05
Marie Martin	6490	49,90
Jean-Marie Jomain	5550	81,20
Jacques Gauthier	5160	44,5
Benoît Fayard	5082	37

La location de terres et de logements aux ouvriers

Abel Chatelain relève que « les ruraux sédentaires des zones de chantier tirent quelques revenus des masses de travailleurs » déplacées pour la construction des voies ferrées¹⁵⁹. Ces revenus proviennent surtout des locations de logements ou de terres aux ouvriers migrants qui désirent éviter « l'atmosphère dangereuse des cantines-pensions¹⁶⁰ » et la promiscuité des baraquements ouvriers. Contrairement aux transactions foncières entre les ruraux et la compagnie ferroviaire, les locations entre sédentaires et nomades ne peuvent être toutes connues. Seules celles pour lesquelles un bail écrit ou un arrangement verbal a été passé devant notaire ont été retrouvées. Puisque les locations réalisées entre particuliers échappent aux sources historiques, l'étude proposée n'est donc que partielle.

La lecture des actes notariés offre le recensement de quinze Mussiats ayant loué un logement ou une parcelle de terrain à une famille immigrée. Les prix des

¹⁵⁸ ADSL, Cadastre de Mussy-sous-Dun, rénové en 1826
et Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles, séries et liasses citées

¹⁵⁹ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., page 869, ouvrage cité

¹⁶⁰ Ibidem, page 869

locations diffèrent selon la nature et la superficie des logements, mais également selon la durée des baux qui s'étale d'un an minimum jusqu'à quatre ans. Pour la majorité des propriétaires (60%), la totalité des revenus engendrés par ces locations n'excède pas 1000 francs, le plus faible étant de 50 francs (location d'une parcelle de pré de 1,5 are pour un an ¹⁶¹). Les locations des cinq autres propriétaires leur rapportent des sommes comprises entre 1000 et 2000 francs. Trois de ces baux concernent de vastes logements, loués pour trois ans : un enclos comprenant notamment maison, cour, jardin, loué 360F par an ¹⁶², le premier étage d'une maison pour 400F par an ¹⁶³ et un logement de sept pièces moyennant 500F l'année ¹⁶⁴. Jean-Marie Jomain loue pour quatre ans à l'entreprise Veysseyre, non pas des propriétés bâties, mais un ensemble de parcelles de pré d'une superficie totale de 70 ares, pour 500F l'année ¹⁶⁵. Enfin, Jean-Marie Duvernay regroupe tous les cas de figure. Il loue des propriétés bâties et non bâties à quatre locataires différents : l'entreprise Veysseyre et la Compagnie PLM pour les parcelles de pré, et un terrassier et un chef de chantier pour les deux logements. L'ensemble de ces locations lui procure 1950 francs de revenus supplémentaires.

L'étude nominative des propriétaires révèle la présence de six Mussiats (40%), figurant également parmi ceux qui ont dû vendre des terrains à la Compagnie PLM ¹⁶⁶. Aux deux précédemment évoqués (Jomain et Duvernay), il faut ajouter Benoît Labrosse, Jean Gauthier, Auguste Trouillet et Jacques Gauthier dont les locations rapportent respectivement 800F, 325F, 240F et 50F. Quelques propriétaires sont donc concernés par les deux types de transactions immobilières, ce qui représente, pour au moins deux d'entre eux un brassage monétaire important. Jean-Marie Duvernay comptabilise 2050 francs de ventes à la compagnie, plus 1950 francs de locations. Les 7550 francs touchés par Jomain se répartissent entre 5550 francs de ventes et 2000 francs de location. Si les ventes à la compagnie ne résultent pas de leur propre choix, les locations, en revanche, traduisent bien leur volonté de se procurer des revenus complémentaires. De toute

¹⁶¹ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Q 11020

¹⁶² Ibidem

¹⁶³ Ibidem, Q 11046

¹⁶⁴ Ibidem

¹⁶⁵ Ibidem

¹⁶⁶ Voir tableau page suivante

évidence, elles sont beaucoup plus avantageuses que les premières. En ce sens, elles représentent un réel facteur d'enrichissement pour la population communale.

Figure 10 : propriétaires mussiats ayant loué des logements ou des terrains
aux ouvriers ^{167 168}

Prénom et nom des propriétaires	Revenus tirés des locations
Jean-Marie Jomain *	2000 F
Jean-Marie Duvernay *	1955 F
Famille Sabatin	1500 F
Jean-Marie Laurent	1230 F
Jean-Marie Jolivet	1200 F
Claudine Laurent	1080 F
Benoît Labrosse *	800 F
Louis Ducarrouge	720 F
Louis Fayard	720 F
François Martin	360 F
Jean Gauthier *	325 F
Auguste Trouillet *	240 F
François Augay *	120 F
Marie Pelletier	120 F
Jacques Gauthier *	50 F

L'utilisation des revenus

L'étude des matrices cadastrales ¹⁶⁹ semble particulièrement intéressante, car elle permet de constater si les revenus tirés des transactions immobilières (surtout des ventes de terrains à la Compagnie PLM) sont réinjectés dans le capital foncier des exploitations agricoles. Apparemment, ce sont surtout les vendeurs importants (plus de 2000 francs) qui rachètent de nouveaux biens. Le constat est logique car les « petits » vendeurs ne se sont séparés que d'une infime partie de leurs biens fonciers. En conséquence, ils n'ont ni le besoin, ni les moyens de racheter d'autres terrains.

¹⁶⁷ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Bureau de Chauffailles, séries et liasses citées pages 97

¹⁶⁸ Le symbole * désigne les propriétaires qui figurent également parmi les vendeurs de biens immobiliers à la Compagnie PLM

¹⁶⁹ ADSL, Cadastre de Mussy-sous-Dun, rénové en 1826

Les ventes d'Antoine Aucourt (3560F) lui permettent en 1895, la transformation d'un bâtiment rural en maison d'habitation. Ce cas est exceptionnel ; les autres propriétaires préfèrent en effet racheter d'autres biens. Certains se contentent de remplacer la superficie perdue par des terrains de surface à peu près identique. Ainsi, Jacques Gauthier rachète 34 ares de terres (en deux parcelles), alors qu'il a vendu 44 ares de biens. Benoît Labrosse ayant cédé à la Compagnie une terre de 28 ares, rachète un pré de 40 ares. François-Lucien Chaumont remplace le lot très divers de 98 ares (bois, terre, pré, talus, mare, rigole d'irrigation) vendu à la compagnie par une seule parcelle de pré de 80 ares.

D'autres propriétaires manifestent la volonté d'accroître leur capital foncier en achetant le double, parfois même le triple de la superficie vendue. Les 11868 francs de ventes de Jean-Marie Laroche servent à l'achat de 1,52 hectare de prés. Jean Verchère rachète plusieurs parcelles de prés, de terres, de jardins, et même un petit bois (5 ares), le tout d'une superficie totale de 76 ares, largement supérieure aux 33,25 ares vendus pour le chemin de fer. Jean-Marie Jomain est le propriétaire mussiat qui rachète la plus grande superficie de biens fonciers. Il faut rappeler qu'en plus des 81,20 ares qu'il vend à la compagnie ferroviaire, il loue également plusieurs parcelles de prés lui rapportant 2000 francs. La somme ayant été payée d'avance par l'entreprise Veysseyre, il est en mesure d'acheter entre 1894 et 1896, 2,32 hectares de parcelles, comprenant essentiellement des prés et des pâtures.

Les quelques exemples développés ne constituent qu'un échantillon représentatif des propriétaires de Mussy qui, après avoir dû vendre des terrains à la Compagnie PLM en ont racheté d'autres. En tout, ils sont quatorze parmi les trente-quatre propriétaires à avoir réalisé de telles opérations. Qu'en est-il des vingt autres ? Comment ont-ils pu disposer de leurs revenus ? Trois réponses peuvent être suggérées : l'épargne, l'achat de matériel ou peut-être l'acquisition de biens fonciers dans les communes voisines.

La dynamisation de l'emploi pendant les travaux

Les emplois liés au chantier ou la pluri-activité des Mussiats

L'arrivée dans une commune rurale d'un immense chantier tel que celui du viaduc de Mussy représente une opportunité d'embauche aussi importante qu'exceptionnelle. C'est pourquoi parmi la masse ouvrière, figurent quelques Mussiats, prouvant ainsi l'existence du recrutement local. Malheureusement, leur dénombrement ne peut être qu'approximatif car s'agissant de pluri-actifs, ils demeurent difficilement repérables dans les sources historiques. En effet, un agriculteur par exemple, qui devient momentanément terrassier ou mineur garde souvent l'habitude de déclarer sa profession première. Or, l'historien ne peut constater le phénomène de pluri-activité que s'il enregistre deux déclarations différentes. En conséquence, le nombre de pluri-actifs recensés est très certainement en deçà de la réalité.

La confrontation des sources permet d'affirmer qu'au moins dix habitants de Mussy travaillent à l'établissement du chemin de fer, alors qu'ils ont une autre profession. Celle-ci est d'ailleurs commune aux pluri-actifs : ils sont tous cultivateurs. Les cinq frères Laroche, les deux Frères Lardet et Jean-Marie Lapalus travaillent provisoirement au tunnel de Montéga, puisqu'en 1895, ils déclarent tous exercer le métier de mineur ¹⁷⁰. La durée du double-emploi semble très éphémère ; effectivement, en dehors de l'année 1895, la profession mentionnée est toujours celle de cultivateur. Les deux autres Mussiats pluri-actifs présentent la particularité de déclarer simultanément (dans des sources distinctes) les deux emplois exercés. Au recensement de 1896 ¹⁷¹, Jean-Claude Colin et Jean-Marie Dumontet se déclarent terrassiers, alors que la même année, ils figurent dans les listes électorales ¹⁷² comme cultivateurs. Contrairement aux mineurs, ils sont tous deux mariés (Colin a même cinq enfants), ce qui justifie d'autant plus la nécessité de revenus complémentaires. Pour Dumontet, la pluri-activité conduit à un changement d'emploi, comme si le chantier du viaduc lui avait permis de trouver sa vocation. Il est cultivateur avant le début des travaux ¹⁷³, mais après y

¹⁷⁰ ACM, Listes électorales de 1895

¹⁷¹ ADSL, Recensement de 1896

¹⁷² ACM, Listes électorales de 1896

¹⁷³ ADSL, Recensement de 1886 et 1891

avoir travaillé, il ne revient pas à l'agriculture et continue à exercer le métier de maçon ¹⁷⁴.

En plus de ces dix cas de pluri-activité, trois autres Mussiats, travaillant également au chantier du chemin de fer sont recensés. Mais, à la différence des premiers, le métier de terrassier qu'ils déclarent, paraît être le seul qu'ils exercent. Stanislas Comte aurait pu être compté parmi les migrants, si l'acte de mariage, passé devant notaire le 3 octobre 1892 ¹⁷⁵, n'avait pas mentionné le domicile mussiat de ses parents. Jean-Louis et Claude Ducarrouge, beaux-frères du terrassier migrant Raffy, sont incontestablement de Mussy, puisqu'ils ont pour père le maréchal-ferrant de la commune. Bénéficiant du doute, d'autres ouvriers ont été classés parmi la population migrante, bien que peut-être originaires de Mussy. Par exemple, le maçon Claude-Marie Desmurger est inscrit à deux reprises sur les listes électorales (en 1893 et 1895) ¹⁷⁶. L'historien ne possède aucune autre information le concernant. En l'absence de preuves, Desmurger est considéré comme étranger à la commune, même si son patronyme y est très répandu.

Le développement du commerce et de l'artisanat

Entraînant l'explosion de la demande, la venue à Mussy de plusieurs centaines de migrants stimule largement le commerce local. En premier lieu, la commune connaît une profusion d'ouvertures de débits de boissons. De 1890 à 1894, le nombre d'établissement décuple presque, passant de deux à dix-huit, dont onze sont ouverts en 1892, l'année du commencement des travaux ¹⁷⁷. La moitié des débitants sont des habitants de Mussy. Pour cinq d'entre eux, le métier exercé pendant la période des travaux n'est que temporaire car ils ont une autre profession, ce qui témoigne de leur pluri-activité. Ainsi, sont dénombrés un tisseur, deux charpentiers et deux cultivateurs. Les quatre autres Mussiats semblent être des professionnels puisque seule la profession de débitant a pu être notée.

¹⁷⁴ ADSL, Recensements de 1901, 1906 et 1911

¹⁷⁵ ADSL, Enregistrement des actes notariés, Q 11015

¹⁷⁶ ACM, Listes électorales de 1893 et 1895

¹⁷⁷ ADSL, Série M 1795, Déclarations d'ouvertures de débits de boissons, 1885-1897

Neuf des débitants sont donc étrangers à la commune. Il faut là aussi distinguer les six « mono-actifs » et les trois ouvriers, qui en plus de leur travail au chantier, tiennent encore un débit de boissons ou une cantine. Ce sont certainement les entrepreneurs du viaduc qui ont recruté les débitants étrangers pour remédier à un éventuel déficit des structures communales d'accueil. Pour Abel Chatelain, ils sont « plus ou moins qualifiés et plus ou moins honnêtes ¹⁷⁸ ». En plus de ces dix-huit débitants officiels, il faut encore ajouter tous les établissements non déclarés, dont l'existence est signalée par l'instituteur Nesly ¹⁷⁹. De plus, l'estimation ne prend également pas en compte les logeurs particuliers qui ne vendaient qu'à leurs pensionnaires, et dont le nombre reste indéfinissable.

Le nombre d'artisans augmente également sensiblement, du fait de la présence du chantier, et donc de l'accroissement provisoire de la population communale. Outre le charron déjà évoqué, s'installent à Mussy entre 1892 et 1896, douze artisans supplémentaires ¹⁸⁰. Il est possible de les répartir dans deux catégories distinctes. La première regroupe tous les artisans travaillant pour ou sur le chantier du viaduc. Elle comprend trois charpentiers, deux menuisiers et deux maréchaux-ferrants. La seconde concerne les sept autres artisans, qui produisent ou travaillent des biens de consommation. Leur présence se justifie moins par le chantier en lui-même, que par la masse d'ouvriers migrants qu'il a attirée à Mussy. Trois d'entre eux réparent et produisent des chaussures (un cordonnier et deux sabotiers). Les deux autres sont des artisans-commerçants qui travaillent dans l'alimentation : en effet, Mussy compte désormais un troisième boulanger et pour la première fois, un boucher.

Indéniablement, le chantier du viaduc entraîne à Mussy de nombreuses transformations. L'animation de la commune, la stimulation du marché immobilier et le développement des emplois qu'il engendre, sont d'effectives manifestations d'une dynamisation économique et sociale sans précédent mais qui demeure fragile, puisqu'elle semble liée à la durée de vie du chantier.

¹⁷⁸ Abel CHATELAIN, Les migrants temporaires..., page 867, ouvrage cité

¹⁷⁹ ACM, Monographie de l'instituteur Nesly

¹⁸⁰ ADSL, Recensements de 1886, 1891 et 1896
et ACM, Listes électorales de 1891 à 1896

Chapitre 2

Une commune dynamisée par l'arrivée du chemin de fer ?

Les transformations de la commune, observées pendant la période des travaux ne peuvent pas garantir une dynamisation durable, car finalement, elles ne sont qu'un feu de paille qui s'embrase aussitôt que la population migrante quitte Mussy. C'est pourquoi, outre les changements directs provoqués par la présence du chantier, la définition de la dynamisation nécessite également l'examen des conséquences plus générales, liées à l'arrivée du chemin de fer dans la commune.

L'intensification des échanges

La création d'une deuxième voie

Le 20 février 1898, alors que les travaux de Mussy sont terminés et que ceux de la ligne sont en voie d'achèvement, « le conseil municipal [de Mussy] émet le voeu que la ligne de chemin de fer de Lozanne à Paray ait deux voies ¹⁸¹ ». Il justifie sa requête par la rapidité des communications et la sécurité des

¹⁸¹ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 20 février 1898

voyageurs que garantirait une seconde voie. La commune de Mussy n'est pas la seule à manifester ce souhait. En fait, il s'agit d'une pétition, à laquelle adhèrent la plupart des communes traversées par la ligne, dans la section de La Clayette à Lamure-sur-Azergues. Vu les hésitations de la compagnie ferroviaire qui souhaiterait limiter les dépenses au minimum, l'affaire parvient jusqu'au ministère des Travaux Publics qui, par la décision du 29 mars 1898 ¹⁸², ordonne l'établissement d'une seconde voie sur la ligne Paray-Lozanne. En permettant l'augmentation du trafic, la décision ministérielle confère à la voie ferrée encore plus d'importance.

Autre conséquence inhérente à cette mesure tardive, l'ouverture de la ligne est différée. Le 5 juin 1899, Monsieur Noblemaire, directeur de la Compagnie PLM, informe le conseiller général du canton de Lamure-sur-Azergues, Monsieur Canet, que « les travaux de la seconde voie sont en cours d'exécution, mais [qu'] ils sont loin d'être achevés ». En conséquence, il prévoit l'ouverture de la ligne pour le service de l'été 1900 ¹⁸³. Mais la pose et le ballastage des deux voies, assurés par les entrepreneurs Frot Frères sont retardés à cause de l'instabilité de certains remblais ¹⁸⁴. La nécessité des travaux d'assainissement et de consolidation reporte sans cesse l'ouverture de la ligne. Envisagée dans un premier temps au début du mois de mai 1900, elle est ensuite repoussée au 15 juin suivant, pour n'être effective que le 6 septembre ¹⁸⁵.

¹⁸² ADSL, Le journal du Charollais et du Brionnais, 18 juin 1899

¹⁸³ Ibidem

¹⁸⁴ Ibidem, 5 novembre 1899

¹⁸⁵ Ibidem, 7 janvier 1900, 25 mars 1900, 15 juillet 1900

Le trafic ferroviaire à Mussy

Figure 11 : le trafic ferroviaire des gares de Mussy, Chauffailles et Chassigny ¹⁸⁶

Année	Gares	Nombre de billets délivrés	Messageries poids en kg		Marchandises poids en tonnes	
			E	R	E	R
1900	Mussy	1354	-	-	-	3
	Chassigny	2264	183	98	-	3
	Chauffailles	3403	23358	44722	317	806
1901	Mussy	4835	1092	1775	-	7
	Chassigny	8511	120	723	-	3
	Chauffailles	27004	147176	266449	982	3536
1906	Mussy	6799	1316	3459	-	-
	Chassigny	8197	633	3479	-	-
	Chauffailles	25433	199757	367828	2021	6326

E = Expéditions

R = Réceptions

Ce tableau mérite quelques commentaires. D'abord, il faut reconnaître qu'il est extrêmement incomplet puisqu'il ne présente que trois années du trafic ferroviaire à Mussy. Cette lacune renvoie à un problème de sources : en l'absence des archives de la Société Nationale des Chemins de fer Français, l'historien ne dispose que des informations contenues dans les annuaires départementaux ¹⁸⁷, ce qui explique l'aspect fragmentaire du tableau. Toutefois, son analyse offre des

¹⁸⁶ Annuaire départemental de Saône-et-Loire, 1901, 1902, 1907

¹⁸⁷ Idem

informations intéressantes. Le service des messageries, transportant les colis postaux, n'existe qu'à partir de 1901. Initialement, la station de Mussy n'était pas admise au service des messageries ; c'est pourquoi l'année 1900 ne comporte aucun chiffre. Mais le 30 septembre 1900, la municipalité demande et obtient de la Compagnie PLM l'admission de la station à ce service ¹⁸⁸. Les données chiffrées montrent la prédominance des réceptions sur les expéditions à Mussy comme à Chassigny et à Chauffailles. En cinq ans, les réceptions doublent presque, en passant de 1,775 à 3,459 tonnes. La nature des colis transportés demeure inconnue. Cependant, il est probable qu'ils contiennent outre les colis personnels, des biens de consommation ou des fournitures pour l'école et la mairie, étant donné que leur poids ne peut excéder 5 kg ¹⁸⁹.

A Mussy, la balance commerciale du trafic en marchandises est encore plus déséquilibrée que celle des messageries. Pour les trois années de référence, aucune expédition n'est relevée. En revanche, la commune reçoit 3 tonnes de marchandises en 1900 (pendant les quatre mois postérieurs à la mise en exploitation de la ligne) et 7 tonnes en 1901. L'importance du trafic est donc toute relative. Les matières premières du tissage en provenance de Lyon et les engrais chimiques représentent certainement la majeure partie des marchandises importées. En fait, la station de Mussy sert essentiellement au transport des voyageurs. Le nombre de billets vendus (aller-retour) augmente sans cesse. De 1354 pour la fin de l'année 1900, il passe d'abord à 4835 pour l'année suivante, puis à 6799 en 1906. Ainsi, le nombre moyen de billets vendus par an et par personne est de l'ordre de 6 en 1901, et de 10 en 1906 ¹⁹⁰. Ces moyennes sont très approximatives puisqu'elles considèrent tout Mussiat comme voyageur potentiel ; or, certains ne se déplacent jamais (personnes trop âgées ou malades), et d'autres que très rarement (enfants). Si les moyennes pouvaient être pondérées, elles présenteraient certainement pour la population effective de voyageurs des valeurs plus conséquentes. L'ampleur du trafic voyageurs est sans aucun doute liée aux destinations pouvant être atteintes par la ligne Paray-Lozanne. Elle offre d'abord la possibilité de se rendre dans les chefs-lieux de canton de La Clayette et de

¹⁸⁸ ACM, Registre des délibérations du conseil municipal, 30 septembre 1900

¹⁸⁹ Henri Vincenot, *La vie quotidienne...*, page 250, ouvrage cité

¹⁹⁰ Moyennes calculées à partir du nombre d'habitants, ADSL, Recensements de 1901 et 1906

Chauffailles, où se tient hebdomadairement un marché important. De plus, elle conduit à proximité de la sous-préfecture de Charolles pour les « déplacements administratifs » (gare de Lugny-lès-Charolles) et à la cité lyonnaise.

Le chemin de fer et la dynamique économique

L'évolution des professions

Le dépouillement des recensements de population ¹⁹¹ permet la comparaison des professions déclarées, avant et après l'établissement de la voie ferrée à Mussy, offrant ainsi la possibilité de mesurer l'impact du chemin de fer sur l'économie communale. En valeur absolue, le nombre de professions dont les revenus sont tirées de la terre, diminue sensiblement entre 1886 et 1906, puisqu'il passe de 263 à 195. Mais il faut prendre en considération le recul démographique enregistré à Mussy durant cette période. Les valeurs relatives ainsi obtenues sont pratiquement identiques : en 1886, 30% de l'ensemble des habitants de Mussy (enfants compris) déclarent une profession liée au travail de la terre (propriétaires-cultivateurs, cultivateurs, fermiers, journaliers) ou à sa possession (propriétaires et rentiers). Vingt ans plus tard, la même statistique est de 28%, ce qui laisse supposer que l'arrivée du chemin de fer à Mussy a peu influencé la distribution professionnelle des emplois agricoles.

Les travaux de construction du chemin de fer étant achevés, il paraît logique que la proportion d'artisans et de commerçants soit moins importante en 1906 qu'en 1896. Plus surprenante est la comparaison avec la situation antérieure aux débuts des travaux. En effet, le nombre d'artisans et commerçants recensés en 1906 (18 pour 704 habitants) est inférieur à celui de 1886 (27 pour 892 habitants) et de 1891 (31 pour 840 habitants). Sur la période de vingt ans qui sépare les deux années de référence (1886 et 1906), la commune perd notamment un boulanger, un charron, deux cordonniers et trois sabotiers. Ces données, qui sont calculées indépendamment de l'arrivée et du départ des artisans migrants évoqués précédemment ¹⁹², semblent pour le moins étonnantes. Logiquement, l'arrivée du chemin de fer dans la commune devrait favoriser sinon l'augmentation, du moins le maintien des artisans et commerçants installés à Mussy. Mais, en dépit de

¹⁹¹ ADSL, Recensements de population, 1886, 1891, 1896, 1901, 1906

¹⁹² Voir troisième partie

l'ouverture de la ligne, la population communale régresse dans les premières années du XX^e siècle, entraînant par la même une baisse de la demande. En conséquence, l'offre devenant trop importante, les artisans-commerçants doivent s'adapter aux nouvelles caractéristiques du marché mussiat. C'est pourquoi une partie d'entre eux est contrainte de quitter la commune.

Il faut enfin évoquer l'évolution des métiers du textile et en particulier des tisseurs de soie dont l'importance à Mussy a déjà été exposée ¹⁹³. Dans un premier temps, le tissage semble bénéficier de l'arrivée du chemin de fer puisque entre 1896 et 1901, celui-ci permet le maintien du nombre d'ouvriers à 106. En revanche, le dénombrement de 1906 ne recense plus que 31 tisseurs (hommes et femmes confondus), ce qui représente en cinq ans une baisse de 10%, au prorata de la totalité de la population mussiate. « La longue crise du début du siècle (1901-1905) ¹⁹⁴ » qui touche l'ensemble du secteur textile, explique vraisemblablement le recul du nombre de tisseurs à Mussy, d'autant plus qu'en période de récession, les premiers touchés sont d'abord les sous-traitants ruraux, dont « les humbles métiers ne subsistent que comme compléments de l'usine monumentale ¹⁹⁵ ». La restriction des commandes qui s'ensuit permet de comprendre pourquoi en 1906, le trafic des marchandises est inexistant à Mussy. Les emplois du tissage étant très majoritairement occupés par des femmes, une partie d'entre elles se retrouve sans profession. Aussi sont-elles très nombreuses (120) à déclarer au recensement de 1906 la profession de ménagère. Leur reconversion professionnelle forcée implique donc une régression socio-économique.

Les impacts sur l'agriculture

La pénétration des voies ferrées dans les campagnes a souvent été louée parce que non seulement elle stimule les foires et les marchés locaux, mais également elle permet la diffusion des amendements et des engrais (phosphates par exemple). Ainsi, Eugen Weber accorde aux communications « un rôle

¹⁹³ Voir première partie

¹⁹⁴ François CARON, Histoire économique de la France..., page 138, ouvrage cité

¹⁹⁵ Ibidem

déterminant dans l'histoire des fertilisants ¹⁹⁶ ». Il utilise une carte de consommation de la chaux en Creuse et en Haute-Vienne au tournant du siècle, pour montrer une plus grande consommation le long des voies de chemins de fer et aux environs des gares ¹⁹⁷. Qu'en est-il de l'agriculture mussiate après l'ouverture de la ligne Paray-Lozanne ?

L'analyse des statistiques agricoles de 1900 à 1905 ¹⁹⁸ met en évidence une amélioration des rendements, qui ne peut être dûe qu'à l'emploi plus généralisé des engrais. En effet, l'exemple du blé révèle une augmentation progressive et continue du nombre de quintaux récoltés par hectare cultivé : de 10,5 en 1900, il passe d'abord à 12 en 1903, pour atteindre 14 en 1905, soit un rendement accru de 33%. La diffusion de nouveaux engrais à Mussy est confirmée par la conférence agricole qui s'y tient le 11 novembre 1900, soit deux mois après la mise en exploitation de la ligne. Le Journal du Brionnais et du Charollais informe la population locale que les thèmes abordés porteront sur « les améliorations à apporter aux prés et aux cultures par les engrais chimiques et les assainissements ¹⁹⁹ ».

En plus de l'amélioration des rendements, l'utilisation des fertilisants permet également « l'extension des cultures à des terres jusque-là sous-employées ²⁰⁰ ». C'est pourquoi à Mussy, la surface en herbes poursuit son agrandissement commencé vers le milieu du siècle. De 1900 à 1905, elle gagne encore 10 hectares sur la superficie communale. La progression est encore plus marquée pour les terres labourables dont la superficie augmente de 25 hectares en cinq ans. Elle a pu se réaliser grâce à la conjonction de deux événements de nature et d'échelle différentes : le règlement par Jules Méline notamment, de la crise économique et commerciale qui touche la France agricole dans le dernier quart du siècle et au niveau communal, l'arrivée bénéfique du chemin de fer.

¹⁹⁶ Eugen WEBER, La fin des terroirs, page 182, ouvrage cité

¹⁹⁷ Ibidem

¹⁹⁸ ACM

¹⁹⁹ ADSL, Journal du Brionnais et du Charollais, 4 novembre 1900

²⁰⁰ François CARON, Histoire économique de la France..., page 113, ouvrage cité

Le chemin de fer et la dynamique démographique

L'arrivée du chemin de fer à Mussy peut dynamiser la population communale de deux façons différentes mais complémentaires. D'une part, en nécessitant une main d'oeuvre étrangère considérable, le chantier du viaduc peut entraîner l'installation définitive de familles immigrées, venant ainsi gonfler les effectifs de la population mussiate. Mais dans la seconde partie, il a bien été montré que ce n'était pas le cas à Mussy, puisque sur la totalité des travailleurs migrants, un seul (Frédéric Raffy) s'est établi dans la commune.

D'autre part, la commune peut connaître un essor démographique grâce à la stimulation de l'économie locale, suscitée par l'établissement du chemin de fer et surtout par la présence d'une station. Ainsi, Eugen Weber remarque qu'« entre 1866 et 1936, les communes rurales dépourvues de gare, dans un rayon de 15 km de part et d'autre de la ligne PLM, perdirent près d'un quart de leur population, tandis que celles qui en avaient une drainaient 1 645 373 habitants supplémentaires ²⁰¹ ». Toutefois, le constat n'est pas valable pour toute commune dotée d'une gare ou d'une station de voyageurs, puisqu'il est infirmé par l'exemple mussiat qui montre une évolution démographique décroissante ²⁰² :

Figure 12 : évolution de la population mussiate après l'arrivée du chemin de fer

Années de recensement	Population communale
1891	840
1896	992
1901	772
1906	704
1911	618
1921	526
1926	502
1931	475

Non seulement le chemin de fer n'amène pas de nouveaux habitants à Mussy, mais de plus, il ne parvient même pas à fixer ceux présents avant son arrivée. D'un recensement à un autre, la commune perd de plus en plus

²⁰¹ Eugen WEBER, La fin des terroirs, page 300, ouvrage cité

²⁰² ADSL, Dénombrements de population des années indiquées

d'habitants, excepté celui de 1896, faussé par la présence des familles immigrées. Globalement, de 1891 à 1911, Mussy perd le quart de sa population (223 personnes). L'ouverture de la ligne ne provoque donc pas d'impulsion démographique, susceptible de dynamiser la commune. Il faut préciser qu'elle coïncide avec le début de l'exode rural, tardif à Mussy comme dans la plupart des régions pluri-actives.

A l'issue de cette étude, il convient d'observer la juxtaposition dans le temps de deux dynamisations différentes, engendrées par l'arrivée du chemin de fer à Mussy. La première, consécutive à l'animation qu'amène le chantier du viaduc, est autant considérable qu'éphémère. Même si la seconde est moins remarquable, elle est tout aussi importante, puisqu'elle concerne directement l'avenir de Mussy. Outil économique et moyen de transport modernes, le chemin de fer représente bien un facteur dynamisant pour une commune rurale telle que Mussy. Il lui permet de s'ouvrir socialement et culturellement, et de s'inscrire dans les marchés régionaux et nationaux. Mais, l'énergie qu'il apporte n'est pas sans limites : en effet, elle demeure impuissante face à des dynamiques exogènes, comme la crise du textile et l'exode rural, qui touchent Mussy à l'aube du XXe siècle.

Conclusion

Symbole centenaire de la commune, le viaduc de Mussy-sous-Dun méritait une étude historique. Ce mémoire ne se préoccupe guère des aspects techniques de la construction de l'ouvrage. D'ailleurs, ceux-ci sont déjà décrits de manière très précise dans la monographie communale de l'instituteur Nesly. En fait, ce sont les hommes ayant participé à son érection qui ont représenté le centre d'intérêt majeur de l'étude. Il faut avouer que jusqu'à aujourd'hui, les migrants temporaires du XIXe siècle et en particulier ceux du chemin de fer, ont rarement fait l'objet de recherche historique. Peut-être que cette lacune est due aux difficultés d'analyse inhérentes à cette population instable, parfois même insaisissable.

De fait, la connaissance historique des ouvriers migrants du chemin de fer demeure imprécise et comporte de nombreux lieux communs qui tendent à les considérer uniformément. Dans ce contexte, cette étude micro-historique semble sinon innovante, du moins intéressante, dans le sens où elle apporte un exemple d'analyse locale et donc précise d'une population de migrants temporaires. Les problèmes méthodologiques rencontrés et les difficultés à recueillir les sources ne permettent pas à cette étude de prétendre à l'exhaustivité. Toutefois, cette recherche et singulièrement sa seconde partie, offre la mise en évidence de caractéristiques propres aux migrants provisoirement installés à Mussy-sous-Dun.

La thèse de la diversité des ouvriers migrants a prédominé tout au long de ce mémoire. C'est dire que toute approche globale, toute conclusion synthétique semble vouée à la vanité. Cette diversité peut s'observer dans des domaines aussi différents que complémentaires. D'abord, force était de constater la pluralité des lieux d'origine des ouvriers puisque trente-cinq départements (sans compter la Saône-et-Loire) sont représentés à Mussy pendant la période du chantier. Il est vrai que les taux de représentation diffèrent considérablement d'un département à un autre et que l'importance du Massif Central comme zone de recrutement demeure évidente. Ainsi, la Corrèze par exemple, totalise plus de trente migrants alors qu'une douzaine de départements n'en compte qu'un seul. Souvent liées aux lieux d'origine, les structures familiales présentent également des distinctions remarquables. Des changements ont pu être constatés par rapport aux migrations temporaires du début du XIXe siècle (pour les constructions routières) et même à celles des premiers chantiers du rail à partir de 1850. Il apparaît que de plus en plus, la famille accompagne l'ouvrier dans sa migration dont la durée s'accroît progressivement. L'exemple mussiat est très explicite. Il révèle l'ambivalence des situations : la population immigrée comporte toujours des ouvriers seuls et généralement célibataires mais la plupart sont désormais accompagnés de leur famille. Pour preuve, il a été établi que la proportion de femmes et d'enfants au sein de la population étrangère atteignait 63%.

Enfin, la diversité la plus marquée concerne la situation économique et sociale des migrants. La négliger conduirait à considérer cette population comme une entité indivisible. Or, sur le chantier du viaduc de Mussy, les véritables ouvriers ne représentent qu'une composante majoritaire de l'ensemble de la

population employée. Outre les artisans indépendants venus travailler à la construction de l'ouvrage et les commerçants attirés à Mussy par l'augmentation sensible du marché, la population immigrée comprend également une quantité non négligeable de cadres qui supervisent les travaux (entrepreneurs, chefs de chantier, surveillant du PLM...). La communauté étrangère est donc très hiérarchisée.

Vu les nombreuses différences qui les caractérisent, les migrants n'ont pas tous les mêmes chances d'intégration au sein de la commune d'accueil. Celles-ci semblent essentiellement déterminer par l'importance des revenus et la fréquence de la pratique migratoire. En effet, les indices permettant de mesurer le degré d'intégration (l'étude des logements surtout) ont bien révélé que les migrants dont la profession procure un salaire élevé et implique une vie itinérante, comme les surveillants de la compagnie ferroviaire, sont aussi ceux qui s'intègrent le plus aisément à Mussy. Ce constat ne signifie pas pour autant que la non-intégration des immigrés qui vivent en regroupement communautaire est préjudiciable pour la population indigène. Preuve en est le faible nombre d'infractions et de délits enregistrés dans la commune au cours des travaux du chemin de fer. De fait, la présence ouvrière et plus généralement le chantier du viaduc ont contribué à l'animation de la commune, mais non à sa perturbation.

Finalement, ce mémoire pourrait être un double hommage rendu d'une part aux acteurs du chemin de fer et d'autre part à la voie ferrée de Paray à Lozanne en général, au viaduc de Mussy en particulier. La dynamisation de la commune engendrée par l'arrivée de la voie ferrée n'a pas survécu aux transformations des moyens de transport, considérables dans la seconde moitié du XXe siècle. Aujourd'hui, seule la rentabilité importe et ce qui n'est pas jugé rentable n'a plus de raison d'être, quand bien même il s'agirait de service public. Ainsi, au cours de l'été 1996, la SNCF a procédé au démantèlement de la seconde voie qui avait été sollicitée par la commune de Mussy en 1898. La fermeture définitive de la ligne est même envisagée dans quelques années. Dans ce contexte, ce mémoire d'histoire rurale pourrait devenir un éloge funèbre.

Table des figures

Figure 1 : la propriété à Mussy en 1890 :	page 25
Figure 2 : instruction des conscrits mussiats au XIXe siècle	page 31
Figure 3 : fréquentation scolaire des garçons de 1860 à 1900	page 32
Figure 4 : évolution démographique de Mussy de 1846 à 1891	page 34
Figure 5 : répartition par département d'origine de la population mussiate en 1896.....	page 54
Figure 6 : répartition par département d'origine des ouvriers migrants de Claveisolles en 1896.....	page 59
Figure 7 : étude de l'âge des ouvriers en 1895page 61
Figure 8 : domiciliation par hameau des ouvriers migrants de Mussy.....	page 82
Figure 9 : achats de biens immobiliers par la Compagnie PLM. Les dix principaux vendeurs mussiats.....	page 96
Figure 10 : propriétaires mussiats ayant loué des logements ou des terrains aux ouvriers.....	page 98
Figure 11 : le trafic ferroviaire des gares de Mussy, Chauffailles et Chassigny.....	page 105
Figure 12 : évolution de la population mussiate après l'arrivée du chemin de fer.....	page 110

Table des annexes

Annexe 1 : délibération du 7 mai 1852 du
conseil municipal de Mussy.....pages 173

Annexe 2 : délibération du 22 mars 1891 du
conseil municipal de Mussy.....pages 175

Annexe 1 :
délibération du conseil municipal de Mussy
7 mai 1852

« L'an mil huit cent cinquante-deux et le sept mai, le Conseil municipal de Mussy, réuni pour sa session ordinaire du mois de mai, sous la présidence de M. Ducarre Maire. Etaient présents MM. Martin Claude, Bajard Etienne-Marie, Durix Pierre, Monvener Louis, Duvernay Jean-Marie, Laroche François et Gilles Antoine.

Considérant que depuis longtemps des plaintes sont dénoncées contre M. Chervet, instituteur communal, tant sur sa conduite particulière que sur la mauvaise tenue de sa classe. Il est à la connaissance du Conseil que plusieurs personnes et entre autres M. Le Maire lui ont fait des observations sages et même des réprimandes assez fortes pour le déterminer à un changement de conduite s'il avait tant soit peu compris ses intérêts, mais point du tout.

Considérant que plusieurs parents sont obligés d'envoyer leurs enfants dans les classes de Chauffailles où ils sont mieux soignés et qu'un grand nombre d'autres préfèrent les garder chez eux que de les lui confier.

Pour se convaincre de la vérité des faits sus allégués, il n'y a qu'à jeter un coup d'oeil sur le compte de la rétribution scolaire de l'année 1851, on trouvera qu'elle s'est élevée à 231 francs 50 centimes, somme trop médiocre pour une commune de quinze cents âmes.

Considérant que le désir et le voeu des habitants de la commune est de voir établir des frères de l'un des deux ordres d'enseignement religieux autorisé par l'Etat, afin de procurer à la jeunesse un enseignement moral et religieux. Les parents tiennent beaucoup à propager dans leurs enfants les principes religieux du bon ordre qui font le bon citoyen et dont ils ont toujours eux-mêmes fait preuve.

Après avoir délibéré,

Dans l'intérêt de la jeunesse de la commune et même dans celui de la société,

Le Conseil municipal émet le voeu pour qu'il soit établi dans la maison d'école de la commune de Mussy-sous-Dun, deux frères de l'un des ordres d'enseignement religieux autorisé par l'Etat, afin que la jeunesse de la commune soit élevée dans les principes d'ordre et vraiment chrétien et que le sieur Chervet soit expulsé de la commune.

Le Conseil émet encore le voeu pour que le traitement que reçoit l'instituteur actuel, soit attribué aux frères qui le remplaceront.

Fait et délibéré à Mussy-sous-Dun les jours, mois et an ci-dessus ».

Suivent les signatures.

Annexe 2 :
délibération du conseil municipal de Mussy
22 mars 1891

« Le Conseil municipal,

Vu les plans de la station de Mussy-sous-Dun,

Vu le registre contenant les observations qui ont été faites sur l'emplacement de la station projetée ;

Considérant que toutes les personnes qui se sont présentées à la mairie approuvent l'établissement de la station projetée à Mussy et trouvent l'emplacement bien choisi,

Qu'il est notoire que les habitants de la commune qui ne se sont pas présentés à la mairie pour y faire des déclarations n'en approuvent pas moins l'établissement de la station projetée, en sorte qu'on peut dire que cette station est désirée par l'unanimité des habitants de la commune.

Considérant qu'en effet la station projetée sera d'une grande utilité, non seulement pour les habitants de Mussy, mais encore pour une grande partie de ceux des communes de Varennes-sous-Dun, Saint-Racho, Anglure-sous-Dun et même Saint-Clément-de-Vers ;

Que, déjà beaucoup d'habitants de Varennes-sous-Dun et de Saint-Racho passent par le bourg de Mussy pour se rendre à Chauffailles et qu'ils y passeront en bien plus grand nombre lorsqu'il y aura une station de chemin de fer, soit pour se rendre à Chauffailles, soit pour aller plus loin dans la direction de Lozanne ;

Que les habitants d'Anglure et une partie de ceux de Saint-Clément-de-Vers auront avantage à se rendre à la station de Mussy pour se rendre dans la direction de Paray, notamment aux foires de La Clayette ;

Que la station sera encore utile à une grande partie des habitants de Chassigny qui pourront se rendre facilement à la station de Mussy par le chemin vicinal n°3 de Chassigny à Saint-Igny-de-Vers ;

Que, si les habitants de Chassigny préfèrent avoir la station sur le territoire de leur commune, il sera très difficile de la placer dans un endroit concevable

avec des chemins y aboutissant ; qu'en tout cas si la station était placée sur le territoire de Chassigny, on léserait les intérêts de toutes les autres communes précitées ;

Que, d'ailleurs, la commune de Chassigny est déjà à proximité de la gare de La Chapelle-sous-Dun sur la ligne de Chalon à Roanne et se trouve, du moins en partie, largement desservie par cette gare.

Considérant que l'établissement de la station de Mussy se justifie encore par la construction du viaduc sur la vallée du Mussy, viaduc qui sera un ouvrage remarquable et rare qui attirera sans doute beaucoup de visiteurs et que ceux-ci auront toutes facilités pour se rendre sur les lieux, si la station projetée est fixée au lieu indiqué par les plans des ingénieurs,

Qu'en effet l'emplacement de cette station est parfaitement bien choisi à l'entrée du bourg de Mussy, environ 150 mètres de l'église au passage à niveau projeté pour la traversée du chemin vicinal n°2 de Chauffailles à Varennes et à environ 200 mètres du viaduc,

Que les abords de la station seront d'ailleurs bien placés pour la vue du viaduc.

Considérant qu'il y a de nombreux ouvriers en soierie à Mussy auxquels l'admission des bagages à la station rendra des services importants en leur donnant des facilités pour le transport de leurs confections aux magasins de Chauffailles.

Après avoir mûrement délibéré,

A l'unanimité des membres présents, le conseil approuve l'établissement de la station à Mussy du chemin de fer de Paray à Lozanne au lieu indiqué par les plans dressés par les ingénieurs de la Compagnie PLM et prie l'administration supérieure et la compagnie concessionnaire du chemin de fer projeté d'en assurer l'exécution.

Fait et délibéré à Mussy-sous-Dun, le 22 mars 1891 ».

Suivent les signatures.