

DS (Tarn et-G.) — La Gare

**Le tramway
à vapeur
Caussade-
Caylus**



Technique et politique

Un sujet pas tout à fait inconnu - la bibliographie en attestera - mais assurément un sujet méconnu car souvent traité sous l'angle technique, comme les passionnés du rail savent le faire. J'ai été surpris par la réponse faite à une de mes questions : « où sont donc les vestiges du train, du tacot, dans la ville ? » - pour entendre en retour : « Ah bon ? Il a eu un train ici ? Et une gare ? Mais où donc ? »

Les tramways départementaux, comme on les appelait officiellement dans la littérature des ministères ou des Conseils généraux, ont eu leur heure de gloire. Dans les comptes-rendus des assemblées départementales, ils sont abordés quasiment tous les ans. D'abord, dans une première période, par un vœu appelé par tous qui sera concrétisé - laborieusement - puis qui deviendra rapidement un boulet, une charge de plus en plus lourde.

Ce qui est tout un symbole, c'est la cohabitation entre la route et le rail : au début, les chemins vicinaux et routes de plus grande circulation sont de mauvaise qualité, empruntée la plupart du temps par des voitures tirées par des chevaux. Le rail qui les longe représente la modernité, le progrès. En fin de période, dans les dernières années, sur la route devenue de meilleure qualité, passent automobiles, camions, autobus. La modernité est dans le moteur à explosion, non plus dans la vapeur.

Dans cette recherche, nous n'avons pas oublié les locomotives, wagons, gares, horaires, tarifs, ... - tous documents déjà connus. Mais aux Archives départementales, un dossier très fourni nous a surpris : le tracé d'un ambitieux chemin de fer, présenté en 1904 que nous traiterons abondamment à sa juste mesure. Dans un tout autre registre, les délibérations du Conseil général de Tarn-et-Garonne de 1876 à 1939 nous ont permis d'aller dans le "politique", par les échanges entre élus et avec les Préfets. Et de lire cette histoire avec un tout autre regard : le tramway comme fait de société, comme enjeu d'aménagement du territoire du département, à tel point que ces délibérations - insérées dans l'annexe documentaire à cet opuscule - nous ont servi de fil conducteur :

émergence, importance, décadence...
les trois âges du tramway.



Nous espérons donc que vous trouverez dans cette publication tout à la fois; la description du tramway dans son pittoresque, et ce qu'il nous dit du Tarn-et-Garonne d'alors. ■

En voyage !

Dominique Perchet

◀ *Détail d'une photo prise en gare de Caylus (voir dans la rubrique « gares »)*

Sommaire

Conseils de lecture



Ce travail est divisé en deux sections : la principale déroule l'histoire du tramway. Comme certains développements du Conseil général sont longs mais cependant utiles, ils sont insérés en quasi-intégralité dans la seconde section, celle des annexes. Un renvoi indique la page concernée. Les annexes sont numérotées avec un 0 ; 01, 02...

Dans les actes du Conseil général, nous avons écarté tout ce qui n'avait aucun rapport avec le sujet.

Citations : nous avons respecté la plupart du temps la graphie de l'époque.

Pour les images les plus importantes insérées en réduction sous forme de vignettes, les documents sont mis dans les annexes à une taille plus grande.

Un index permet de s'y retrouver plus aisément.

Un tel travail n'est jamais totalement bouclé ; si des souvenirs, des images, des archives nous étaient communiqués, nous pourrions alors les intégrer dans une version 2.0 puisque cette édition est numérique.

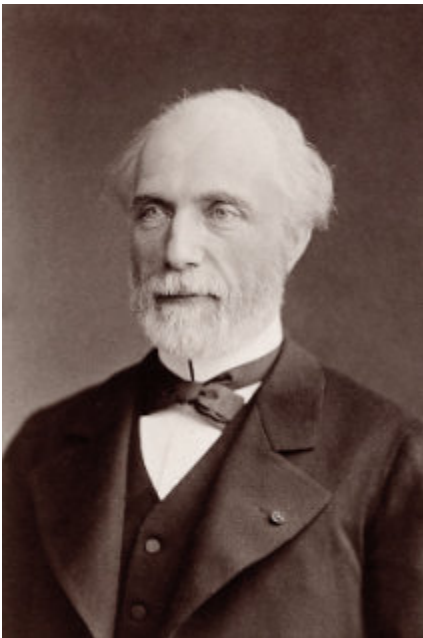
SOMMAIRE

- 2** Au lecteur
- 3** Sommaire
- 4** Le contexte : 1878 - le plan Freycinet
- 6** Partie 1 : Prendre le train : oui, mais lequel ?
- 13** Partie 2 : Prendre le train ? oui, mais pour aller où ?
- 25** Partie 3 : Prendre le train : en voiture !
- 53** Partie 4 : Prendre le train : qui paie ?
- 60** Partie 5 : Prendre le train : que reste-t-il de nos amours ferroviaires ?
En guise de conclusion

- 62** Bibliographie

- 64** Annexes (à partir de là, les pages sont numérotées 01...)

- 073** Index



▲ Freycinet photographé par Nadar

Le plan Freycinet

Un programme que l'on pourrait qualifier de saint-simonien :

« Relier les hommes » ou dans le langage du XXe siècle de keynesien.

« Développer l'économie en injectant des capitaux »

Ce plan est un programme de travaux publics lancé en 1879 par le ministre des travaux publics Charles de Freycinet,

- principalement pour la construction de chemins de fer,
- mais aussi de canaux et d'installations portuaires, avec un budget initial de 4,5 milliards de francs

Objectif majeur du plan Freycinet :

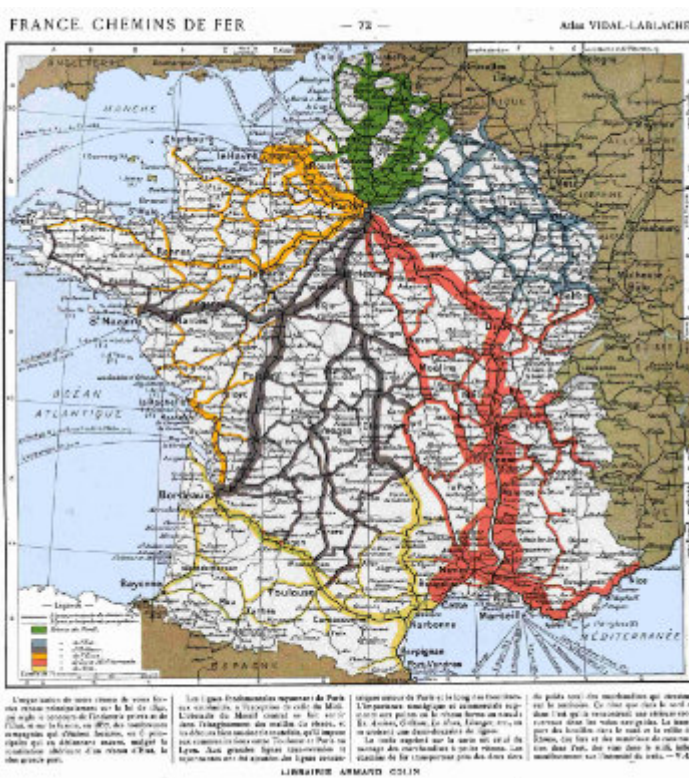
- donner accès au chemin de fer à tous les Français,
- favoriser le développement économique du pays
- désenclaver les régions reculées.

Toutes les sous-préfectures doivent être reliées au réseau des chemins de fer, ainsi qu'un maximum de chefs-lieux de canton.

Le plan prévoit la construction d'un réseau de voies ferrées de 16 000 km, dont 8 700 km de lignes d'intérêt local.

Leur construction est assurée :

- soit par les grandes compagnies privées, le coût étant le plus souvent pris en charge par l'État ;
- soit par l'État lui-même : Freycinet est ainsi à l'origine de la compagnie de l'État (loi du 18 mai 1878).



Le programme Freycinet dura jusqu'en 1914, et il fut pratiquement entièrement réalisé. À partir de 1901, il est baptisé « outillage national » et soutient principalement les voies navigables et les ports., dans la mesure où le programme de chemin de fer était en bonne voie, mené par les grandes compagnies ou par les collectivités locales. Pour les canaux et les ports, il n'en allait pas de même, la notion de rentabilité n'étant pas la même;

Cependant, de nombreux chefs-lieux de canton ne furent finalement desservis que par de petits tortillards à voie métrique, d'une qualité assez médiocre. Les grandes compagnies, n'étaient pas intéressées, de même que l'État ; ces lignes furent donc prises en charge par des petites compagnies locales rapidement en faillite et ensuite reprises par les Conseils généraux.

MÉCONNU OU IGNORÉ ?

Dans le département où il a œuvré, - le Tarn-et-Garonne - Freycinet ne fait pas partie des grands hommes les mieux honorés par la puissance publique .

Charles de Freycinet, né en 1828 à Foix (Ariège), mort à Paris en 1923, fut homme d'État, écrivain et ingénieur français.

Les liens avec le Tarn-et-Garonne ?

Le **père** d'abord : Freycinet (Casimir-Frédéric de Saulces de), né dans une famille protestante à Montélimar (1786), s'occupa d'abord d'horticulture et d'arboriculture, à Loriol, où il établit, dès 1806 ou 1807, une importante pépinière ; ses recherches lui valurent considération et reconnaissance dans le monde de la botanique ; entré dans l'administration des droits réunis, il fut receveur à Négrepelisse et à Montpellier (1828-1836), directeur d'arrondissement à Souillac (Lot), de 1836 à 1845 ; à Roanne, de 1845 à 1848 ; enfin, directeur de département, à Montauban, de 1848 à 1854, date de sa mise à la retraite. Il est décédé à Négrepelisse en 1862.

Le **fils**, Charles (de son nom entier : Charles-Louis Claude de Saulces de Freycinet,) sera conseiller général du canton de Négrepelisse de 1861 à 1871. Puis élu dans le canton de Beaumont, il présidera le Conseil général de 1880 à 1882.

Sa carrière politique est remarquable mais il ne faut pas oublier ses contributions scientifiques, ses rapports faits à la demande des pouvoirs publics. Son titre de gloire qui lui vaut la plus grande notoriété soit le plan qui porte son nom.

De tout ceci, quelles traces pouvons-nous trouver?

Dans le département, à notre connaissance : rien !
Pas une rue, pas une place, pas un monument, que ce soit à Négrepelisse, ou à Montauban.

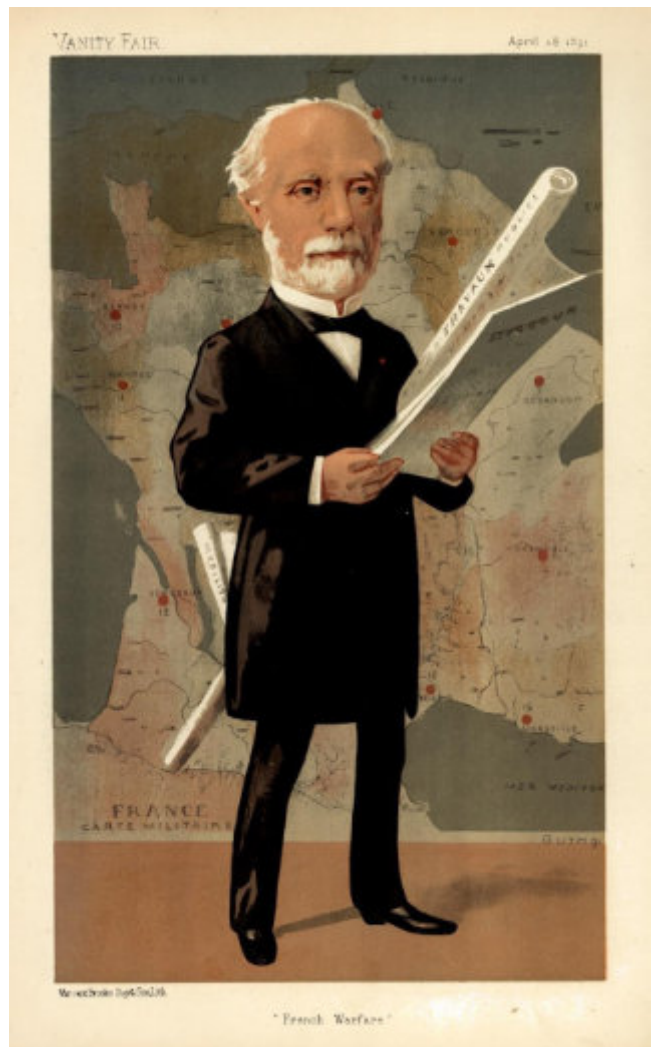
Il faut aller à Foix, sa ville natale, pour trouver une plaque commémorative sur la maison natale, à Cahors pour suivre une avenue qui mène à la gare. Le Tarn-et-Garonne n'a rien. Que faut-il en déduire ? Méconnaissance ou mise à distance ?

* La rue Freycinet à Paris n'est pas nommée ainsi en son honneur mais en celui de Louis Claude de Saulces de Freycinet, (1779-1842), géologue, cartographe, géographe et explorateur.

Citation de 1878 - débats du Conseil général du Tarn-et-Garonne :

Notre éminent compatriote et ancien collègue, M. de Freycinet, nous ne saurions trop l'en remercier, a pensé qu'il serait utile d'appeler l'attention toute spéciale des Conseils généraux, organes des populations, sur les dispositions projetées. Il a adressé à ces assemblées deux questionnaires que votre commission a examinés avec le plus grand soin, désireuse qu'elle était de répondre dignement à l'invitation de M. le Ministre. (voir dans les annexes page 002)

Caricature parue dans Vanity Fair (avril 1891) : on voit Freycinet tenant en main des plans marqués Travaux publics, Chemins de fer, et Mobilisation (le titre de la caricature est « French Warfare » soit Guerre française). La carte en arrière-plan est marquée « France : carte militaire ». Allusion à la loi de 1889 qui porte son nom sur la réforme du service militaire ? ►



1

PRENDRE LE TRAIN ?
OUI, MAIS LEQUEL ?

Avant le plan Freycinet, on parle déjà chemin de fer à Montauban

On met souvent en avant le plan Freycinet comme déclencheur de la demande en matière de chemin de fer local. Mais ce plan n'est qu'une organisation à l'échelle nationale d'un engouement général pour le rail - et d'un besoin de mobilité, d'échanges, de désenclavement...

Les trains circulent depuis des décennies, modestement d'abord, puissamment ensuite. Un peu partout en France, on se pose la question : comment prendre le train en marche ?

1877 : premières mentions

Cet intérêt n'est pas lié directement au plan Freycinet qui est plus tardif et qui date de 1878 ; mais il s'inscrit dans l'air du temps, avec la place grandissante du chemin de fer, place que reprendra justement le programme du ministre (loi votée en 1879).

Rapport du Préfet (janvier)

M. le Président dépose un mémoire de M. Chabrier, ingénieur civil à Paris, relatif à la construction de chemins de fer d'intérêt local sur les routes départementales dans le département de Tarn-et-Garonne, ainsi que d'un mémoire de plusieurs sénateurs et députés de la région du sud-ouest, sur un projet de loi sur divers chemins de fer.

Ces deux affaires sont renvoyées à la deuxième commission.

2e commission

Chemin de fer à établir sur l'accotement des routes ou tramways à vapeur.

« Messieurs,

« La deuxième commission a été saisie d'une demande de concession de chemins de fer sur les accotements de routes ou tramways à vapeur. Elle n'a pas cru devoir prendre de décision sur une question qu'elle considère comme étant d'une très-grande importance et qui nécessite un examen, approfondi ; en conséquence, elle vous propose de soumettre l'étude à MM. les Ingénieurs et de les prier de présenter un rapport au Conseil général à la session d'août. »

Le rapport est adopté.

(Voir page 002)

1878

L'intérêt manifesté à Montauban devient plus concret ; la délibération de 1878 porte alors sur des projets de ligne à créer, avec une préoccupation que l'on retrouvera souvent : pallier d'éventuelles déficiences dans la construction du réseau national, et craindre pour le prolongement de la ligne du P.O au-delà de Cahors.

Au détour de ce texte, on note que le sujet était déjà évoqué en 1876 (sans trace dans les comptes-rendus).

« La commission a eu à s'occuper de deux sortes de chemins de fer en projet sur le territoire du département de Tarn-et-Garonne : les chemins de fer d'intérêt général, les chemins de fer économiques établis sur les routes (...)

1° Chemins de fer d'intérêt local :

« Le Ministre des travaux publics, par une circulaire en date du 4 avril 1878, fait connaître à MM. les Préfets que le Gouvernement prépare deux importants projets de lois : l'un relatif aux chemins de fer d'intérêt local, l'autre aux voies ferrées établies sur les routes, comprenant les tramways proprement dits, qui n'avaient été jusqu'ici l'objet d'aucune loi spéciale(...).

En 1878, un long rapport aborde des questions importantes que l'on peut classer en deux groupes : les modalités financières (notamment les aides de l'État) et les dispositions pratiques de construction du réseau et des voies sur le terrain. Notons que ce texte fait référence au ministre Freycinet qui prépare sa loi de 1878 (et qui a des rapports privilégiés avec le département de Tarn-et-Garonne).

Questionnaire relatif aux Chemins de fer d'intérêt local.

(Nous ne connaissons pas le questionnaire ; nous n'avons que les réponses du Conseil général, réponses dont l'intégralité est proposée dans la partie « Annexes » voir page 002.

« 1° L'innovation importante et même capitale consiste à attribuer, dans tous les cas, la déclaration d'utilité publique et l'autorisation d'exécution à une loi. Dans ces dernières années une très-vive controverse s'était produite à cet égard. Selon les uns, les Conseils généraux eux-mêmes étaient investis, par la combinaison des lois de 1865 et 187, du droit de déclarer l'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local comme des routes départementales. Selon la doctrine reçue au ministère des Travaux publics, un décret était nécessaire. Le projet n'adopte ni l'une ni l'autre solution, et fait toujours intervenir le pouvoir législatif. Nous vous proposons d'adhérer à cette disposition. Tout chemin de fer, quelle que soit sa qualification, porte en soi au moins le germe de questions d'intérêt général, ou, pour mieux dire, il est toujours à certains égards d'intérêt général : ce qui suffit pour mériter que la décision suprême soit réservée au législateur. (...)

Les pages de cette longue réponse montrent que le Conseil général est déjà dans le pratique : privilégier la formule du tramway à voie étroite en bordure de route pour des raisons financières. Et il aborde également les questions financières : utilité publique, intérêt général

comme l'indique le paragraphe ci-dessus, dont aide de l'État.

« Quoi qu'il en soit, la commission ne saurait trop insister auprès du Conseil général, pour que celui-ci se pénétre de cette idée que ces chemins de fer sur l'accotement des routes seront les seuls possibles pour desservir beaucoup de localités de notre département. Dès lors nous devons désirer vivement que la loi projetée soit bientôt votée, afin que les intéressés puissent solliciter la concession des chemins étudiés.

« La seule objection de principe qui ait été faite est relative aux dangers que ces chemins de fer peuvent faire courir à la circulation ordinaire sur le restant de la route.

« À cela deux réponses : d'abord il faudra exiger que ces chemins soient le plus possible en contre-haut de la route afin que les voitures ne puissent pas s'engager sur la voie qui serait alors une sorte de trottoir ; ensuite il convient de faire observer qu'il ne s'agit pas ici de trains de grande vitesse, que ces trains, composés tout au plus de deux ou trois voitures, ne seront pas très-nombreux, 4 à 6 par jour, tout au plus, en comptant l'aller et le retour. Il n'est pas téméraire de conjecturer que les chevaux, bœufs, moutons, etc., etc., s'accoutumeront bien vite à ce bruit et à ce passage du train : ce ne sera qu'un incon vénient très-faible et tout temporaire, qui n'est pas à comparer avec l'intérêt immense que présente cette création.

Le Conseil général, après avoir entendu la lecture du questionnaire et du rapport, adopte sans discussion les diverses conclusions dudit rapport.

1890

Les questions techniques prennent de l'importance puisqu'une courte délibération renvoie à une étude, les Conseillers généraux n'étant pas en mesure de trancher dans un débat qui sera long.

Chemins de fer économiques. M. Lasserre, rapporteur :

« Plusieurs projets sur la construction de chemins de fer économiques et tramways nous ont été adressés ; votre commission, n'étant pas en mesure de se prononcer sur la valeur et l'application des divers systèmes qui lui sont communiqués, vous propose de les renvoyer à l'étude de l'Administration. »

Les conclusions de ce rapport sont mises aux voix et adoptées.

On retrouvera ces questions (surtout les choix techniques) dans les échanges suivants, toujours en 1890 à propos d'une ligne particulière de Castelsarrasin à Beaumont par la vallée de la Gimone), sont évoqués nombre de points qui concerneront toutes les lignes à venir.

M. Rivière demande que le vœu qu'il a déposé obtienne la priorité et ne se confonde pas avec ceux de ses autres collègues, en raison des conditions exceptionnelles dans lesquelles il se présente. M. Rivière rappelle que la construction d'un chemin de fer à voie normale, dans la vallée de la Gimone, a été approuvée par une loi ; que les terrains ont été achetés jusqu'à Beaumont ; mais qu'il est à craindre aujourd'hui, en présence de la grande dépense qu'elle doit entraîner, que les populations ne soient encore pendant longtemps privées de la voie ferrée qui leur a été promise et qu'elles attendent impatiemment.

Deux définitions importantes

Dès les premières délibérations, il est fait état de deux points capitaux qu'il convient de préciser ici.

Chemin de fer : train ou tramway

La notion de chemin de fer est, comme son nom l'indique, liée au rail. Le train est l'ensemble du convoi tiré - trainé - par une locomotive à vapeur ou toute autre forme de traction (il existe aussi des trains routiers qui seront évoqués dans les débats).

Les rails du chemin de fer sont posés sur traverses et sur ballast. C'est une voie réservée et en relief.

Le tramway [1] utilise toujours des rails mais comme il partage son espace avec la rue, en ville comme dans les villages, les rails ne doivent pas gêner la circulation. Le rail - dit à gorge - est donc enfoui dans la chaussée pour ne pas faire obstacle.

Dans les lignes d'intérêt local, les deux systèmes sont utilisés : chemin de fer en zone agricole ou forestière, tram lorsque la ligne passe dans les villes ou village.



Voie « normale » ou voie étroite

Trois possibilités : la voie dite normale a une largeur de 1,435 m. Largeur dite Stephenson définie en Angleterre - alors leader en matière ferroviaire - et adoptée sur le continent. Elle peut supporter des poids importants.

Pour les chemins de fer d'intérêt local, la voie métrique a été adoptée, car elle coûte moins cher, supporte des trains plus légers. Parfois, il a été préconisé une voie encore plus étroite, 60 cm, mais rarement adoptée sauf dans les dessertes industrielles : carrières, usines. Decauville s'en était fait une spécialité.

Dans le Tarn-et-Garonne, c'est la voie métrique qui a été choisie mais il y a eu des projets avec voie normale : voir pages suivantes le projet Darras voulant desservir Caussade à Septfonds. ■



Ligne Caussade-Caylus dans Septfonds : le convoi est en mode tramway ; en gare de Caussade, la même ligne est en mode voie métrique de type chemin de fer. Au dessus, rail à gorge enfoncé dans la chaussée.

[1] Tramway est composé de tram « brancard, bras d'une charrette ou d'une brouette, charrette de transport du charbon » et « ligne de pièces de bois ou de blocs de pierre guidant les roues des chariots des mines ») probablement enté au bas allemand traam « bande, barre, bras de charrette ou de brouette », et de way « voie, chemin, route » issu du vieil anglais wez. (Source CNRTL)

Suivent de longs échanges à propos de cette ligne avec en filigrane la crainte d'alors de voir tarder - ou abandonnée - la construction de la ligne de chemin de fer vers le sud. Il n'est pas réellement question encore du réseau départemental.

Mais les inquiétudes sur le coût du réseau sont nombreuses et le sujet est renvoyé à une commission qui elle-même commande une étude à l'ingénieur en chef

M. Prax-Paris dit que la commission a été frappée de la dépense importante qu'entraînera la construction des chemins de fer à voie étroite, tant au point de vue de la construction que de la garantie et des dégradations aux voies de communication. Aussi la commission a-t-elle entendu ne discuter ni les "tracés des voies à établir ni le principe même de la dépense ; tout reste réservé et subordonné au complément d'instruction qui est réclamé.

M. Prax-Paris ajoute qu'il lui a paru utile de faire cette observation parce qu'il ne voudrait pas qu'on donnât aux populations des espérances qui ne se réaliseraient peut-être pas.

Le rapport de l'ingénieur en chef prend résolument parti pour une voie étroite de 0,60 dont il souligne les avantages ;

Mais toutes ces considérations ne suffisent pas à justifier le choix de la voie de 0m60. Pour être adoptée, il faut encore que cette voie et son matériel puissent assurer convenablement le service qui leur incomberait en exploitation. Nous allons montrer que cette autre condition serait également remplie.

Considérons, par exemple, la ligne de Saint-Antonin à Caylus. Nous relevons, pour cette ligne, dans le tableau précédent

Ce poids [modeste par rapport aux autres formats] serait facilement remorqué, dans les parties en palier ou en rampe faible, par une machine de 5 tonnes à vide et 6 tonnes en ordre de marche, ou mieux encore, et même sur des rampes de 0 m 06, par une machine Compound, système Mallet, de 9 tonnes 1/2 à vide et 12 tonnes en marche, dont les types sont ceux prévus dans nos estimations.

Exploitation (...)

Dans le cas où les lignes produiraient les recettes kilométriques déterminées au chapitre suivant, le montant de

la dépense kilométrique d'exploitation atteindrait :

1° Pour la ligne de Saint-Antonin à Caylus : 1 567

2° Pour la ligne de Caussade à Caylus : 1 833.

Le rapport de l'ingénieur fait des simulations :

Les tarifs à percevoir étant, pour les personnes, de 0 fr. 055 pour la 3e classe, de 0 fr. 075 pour la 2e classe, de 0 fr. 10 pour la 1e classe, on trouve, en les appliquant au nombre distinct des voyageurs de chaque classe, que le tarif moyen est de 0 fr. 064 par voyageur et par kilomètre.

D'un autre côté, le prix moyen de transport des marchandises est de 0 fr. 14 par tonne et par kilomètre.

Dans ces conditions, les recettes brutes kilométriques seraient les suivantes :

1° Pour la ligne de Saint-Antonin à Caylus : 1 700

2° Pour la ligne de Caussade à Caylus : 2 500

3° Pour la ligne de Montauban à Lafrançaise : 2 800

4° Pour la ligne de Lafrançaise et Molières avec prolongement sur Montpezat et la ligne de Cahors à Montauban : 1 600

5° Pour la ligne de Lafrançaise à Moissac : 2 400

6° Pour la ligne de Moissac au Bourg-de-Visa avec prolongement sur Montaignu : 1 450

7° Pour la ligne de Valence à Lauzerte : 2 300

8° Pour la ligne de Montauban à Monclar : 1 900

On voit par ces chiffres, que les lignes seraient loin d'être également productives et qu'il y aurait une grande différence entre la plus forte recette et la plus faible.

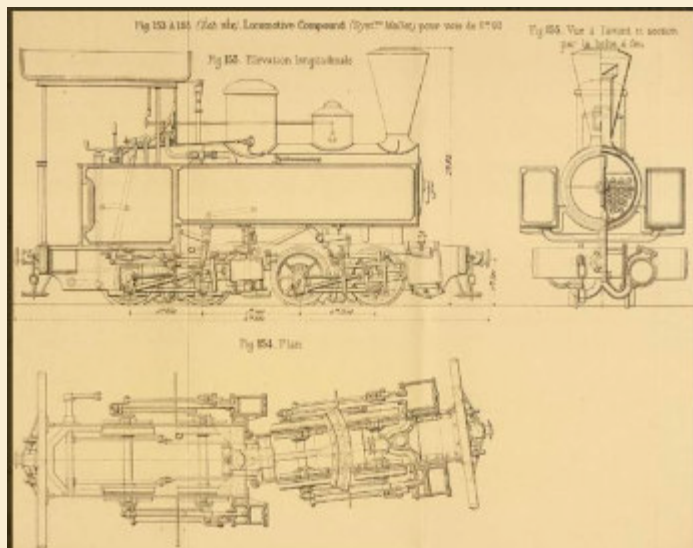
Les deux lignes Saint-Antonin-Caylus et Caussade-Caylus ne sont les moins bien loties. Mais tout dépend des hypothèses de départ. Indiquons que le franc d'alors (1900) vaudrait 4,48 euros, ce qui mettrait le voyage Saint-Antonin à Caylus (12 km) en 3e classe à 3 euros environ et pour l'autre ligne : 22 km, à 5,5 euros.

L'ingénieur en chef en arrive aux conclusions :

Ainsi donc, avec les hypothèses admises, une seule ligne, celle de Montauban à Lafrançaise, parviendrait à vivre par elle-même, sans avoir recours à la garantie d'intérêt. Toutes les autres feraient largement appel à cette garantie, depuis la ligne de Lafrançaise à Moissac, qui ne réclamerait que

Pourquoi Mallet ? Ce type de locomotive est célèbre pour sa conception avec deux parties motrices séparées. La nécessité de disposer d'une puissance suffisante même sur des voies sinueuses a conduit à construire des matériels dont les roues motrices étaient capables de s'inscrire dans les courbes. Ce système devait être bien adapté à un tracé suivant la Bonnette : vallée étroite et sinueuse. Le rayon des courbes devait être de 20 mètres ce qu'un autre type de machine aurait eu des difficultés à suivre. Mallet avait conçu une locomotive adaptée pour les voies de 60 cm. ■

Locomotive à vapeur articulée compound, système breveté en 1884 par l'ingénieur suisse Anatole Mallet.



300 francs par kilomètre et par an, jusqu'à celle de Moissac à Montaigne par le Bourg-de-Visa, qui demanderait 1,032 francs. Il est vrai que, dans toutes nos évaluations, nous nous sommes attachés à éviter les exagérations, et que les résultats auxquels nous sommes arrivés sont peut-être au-dessous de ceux qui seraient obtenus dans la réalité. Dans tous les cas, la différence ne saurait être bien grande et avoir pour conséquence de modifier les conclusions qu'il y a lieu de tirer de la présente étude.

L'établissement du réseau des chemins de fer d'intérêt local du département de Tarn-et-Garonne conduirait donc, très probablement, à des sacrifices importants, qui sont, peut-être, hors de proportion avec les intérêts à satisfaire.

[C'est nous qui soulignons].

Montauban, le 11 mars 1891.

L'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, Caillié.

Soulignons donc ce dernier paragraphe qui illustre bien le décalage entre ce que dit un ingénieur et les attentes des élus (et des habitants) qui veulent tous avoir le chemin de fer dans leur canton. Mais on verra plus loin qu'en 1904 c'est autre raisonnement qui est présenté, là aussi par un ingénieur en chef.

Le temps passe ; arrivent des demandes de concessions. Les entreprises, de statuts variés, viennent se présenter et solliciter le Département. Cela déclenche deux réactions :

- d'abord chercher à avoir une vision d'ensemble de ce que le Département veut faire et en attendant que cela soit fait, ne pas se presser car les solutions techniques évoluent.

- s'enquérir de ce que peut donner le transport automobile qui, alors, se développe et peut être une alternative à la solution du rail.

Tramways départementaux.

« Notre honorable collègue, M. Salers, a déposé le vœu suivant : « Le Conseil général exprime le vœu que l'administration préfectorale invite des sociétés industrielles sérieuses à faire au département de Tarn-et-Garonne des propositions « d'installation et d'exploitation de chemins de fer à voie étroite ou de tramways entre Montaigne et Moissac, Moissac et Lafrançaise, Lafrançaise et Molières. »

« Votre commission ne peut accepter ce vœu qu'avec la restriction que les finances du département permettent de

Les trains routiers

Sous ce vocable, on peut ranger différentes propositions qui adoptent cependant toutes le même principe : un tracteur et, accrochés à la suite, plusieurs wagons de voyageurs. Pas besoin d'infrastructure ferroviaire.

Plusieurs sources d'énergie : les premiers trains routiers sont mus par des machines à vapeur, plus tard, on verra une version type automobile avec moteur

Trois versions sont connues ; le Conseil général en a bien entendu parler puisqu'elles sont mentionnées dans les débats.

Pauline de Dion et Bouton La revue « le Chauffeur » présente le tracteur à vapeur de Dion-et-Bouton qui peut tirer des voitures pour voyageurs (les Pauline) à la vitesse de 10 km par heure pour 0,067 franc au km ou 0,023 franc au km (avec bagages) selon que la voiture est à 1/3 de charge ou charge complète. ■

subvenir aux dépenses qu'occasionnerait l'établissement d'un réseau d'ensemble sur toute l'étendue du Tarn-et-Garonne, entre les villes les plus importantes et tous les cantons dépourvus de chemins de fer.

« Ne vaudrait-il même pas mieux réserver la question quelques années encore, les tractions mécaniques sur route devenant de jour en jour plus pratiques et plus économiques. »

Conformément aux conclusions de la commission, le Conseil décide qu'il n'y a pas lieu d'adopter ce vœu tant que la situation financière du département ne permettra pas la création du réseau d'ensemble de chemins de fer départementaux.

A propos du service automobile, M. Meuret conclut

« Y a-t-il un avantage à créer un réseau de voitures automobiles plutôt que des lignes de tramways ? Je dis tramways, car je suppose que, dès le début, le Conseil écarte l'idée de création de lignes ferrées à voie normale. Nous savons trop quel en est le prix.

La réponse me paraît pouvoir être fournie, en donnant seulement quelques chiffres, tant il est facile de prouver que l'avantage, au point de vue du compte de premier établissement, est en faveur des automobiles. »

Les conclusions de ce rapport sont adoptées par le Conseil.

1904

Le Conseil général débat aussi longuement d'une proposition et convention avec une Compagnie qui propose une desserte automobile dans tout le département. (voir page 017)

Ces résolutions sont adoptées : ceci traduit bien le désarroi des élus du Conseil général qui veut à la fois des tramways et des services automobiles qui seraient moins chers. Le rapport fait allusion à des techniques très variées qu'il convient de présenter.

Voir les textes pages 010 et suivantes.

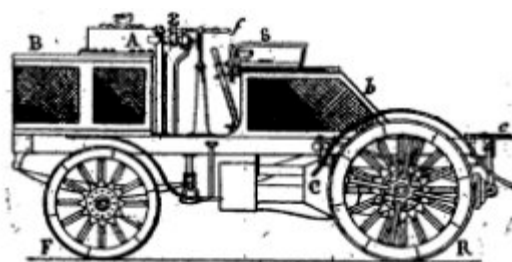


Fig. 267. — Élévation du Tracteur à Vapeur, de DION ET BOUTON.

Sources : Le Chauffeur... / Louis Locker, rédacteur-en-chef, directeur, ingénieur-conseil. 1897-12-18. accessible en ligne sur Gallica

<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k55274788/f1.item.r=Pauline%20Dion%20et%20Bouton>

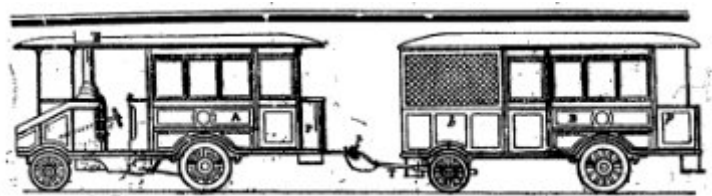


Figure 208. — Train Scottie, à Voyageurs.

Scottie

La revue *Le Chauffeur* (cf. page précédente) décrit aussi précisément la formule du train Scottie qui est une formule à peu près identique : traction à vapeur et une ou plusieurs voitures accueillant des passagers.

Le train Scottie est un moyen de transport fonctionnant à la vapeur imaginé par le constructeur Joanny Scottie à la fin du XIXe siècle. Il s'agissait d'une sorte de tramway sans rails, comprenant plusieurs voitures raccordées les unes aux autres, dont la première était occupée par le moteur à vapeur. Conçu notamment pour les zones rurales, d'abord comme transport de marchandises, il a été utilisé comme transport en commun à plusieurs occasions. Promu en effet dans des lieux où le chemin de fer ne passait pas encore (localités des Vosges, de la Nièvre, etc.), il a été également utilisé en région parisienne sur une ligne régulière en 1897 entre le Pont de Neuilly et Colombes.

L'expérience du Train Scottie n'eut cependant pas le succès escompté, car la vapeur était de moins en moins prisée face au moteur à explosion. Il fut remplacé au début du XXe siècle par le chemin de fer ou des lignes d'autobus.

Dans le même genre mais avec un moteur à explosion, le train Renard a été également adopté par plusieurs départements en France. Un des reproches qui lui a été fait était de dégrader fortement les routes par son poids. Les routes d'alors (ici en 1904 sur l'image du *Petit Journal*) étaient empierrées et donc peu capables de supporter de fortes pressions. Le conseiller Gimat fait un vœu en 1908, en faveur de ce mode de transport, qui n'a pas été adopté.

Allusion est faite aussi à un système Dietrich : la firme alsacienne, avant de se mettre au train et au chauffage, a eu une période automobile (avec Ettore Bugatti). Est-ce une solution de type autocar ? Il n'en est rien dite de plus. ■



Ci-contre : Le *Petit Journal*



Ci-contre : illustration sur le couvercle d'un coffret contenant une maquette-jouet du train Renard. Il est marqué « Modèle exclusif des grands magasins du Louvre ».

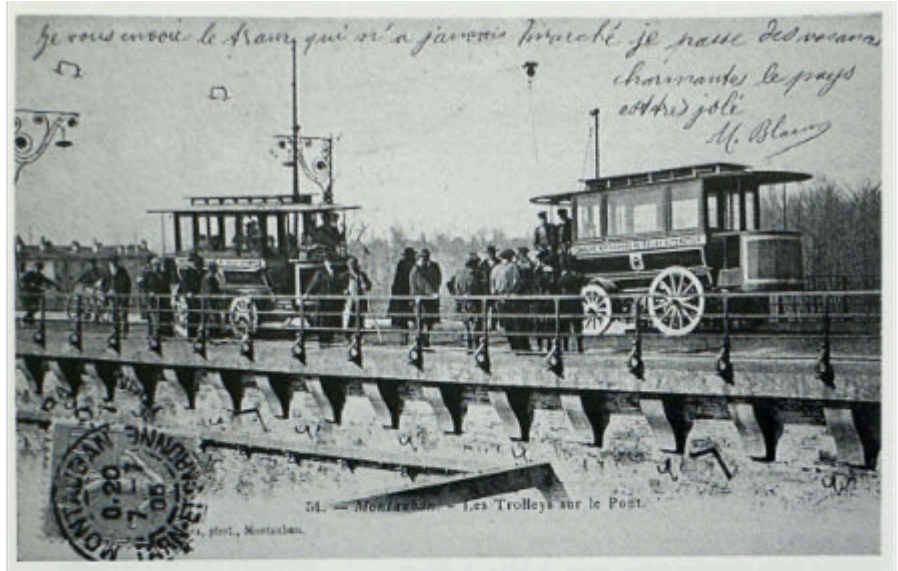
Et l'électricité ?

Dès le début du siècle, d'autres formules ont été imaginées : par exemple, une propulsion par air comprimé, un train électrique avec accumulateurs (proposé par une entreprise du Gers, département où l'énergie des rivières des Pyrénées était abondante).

Les débats du Conseil général ont fait une place considérable à la proposition de Lombard-Gérin qui avait inventé une sorte de trolleybus original. Un fil électrique tendu au-dessus de la rue, sur le fil se déplace un chariot lui-même électrique, qui avance et transmet l'énergie qu'il capte sur le fil à la voiture sur la route. Le tout se déplace de concert. Comme le montre la petite image ci-dessous, on pouvait imaginer aussi des voitures électriques (dont on ne sait pas si elles ont réellement existé).

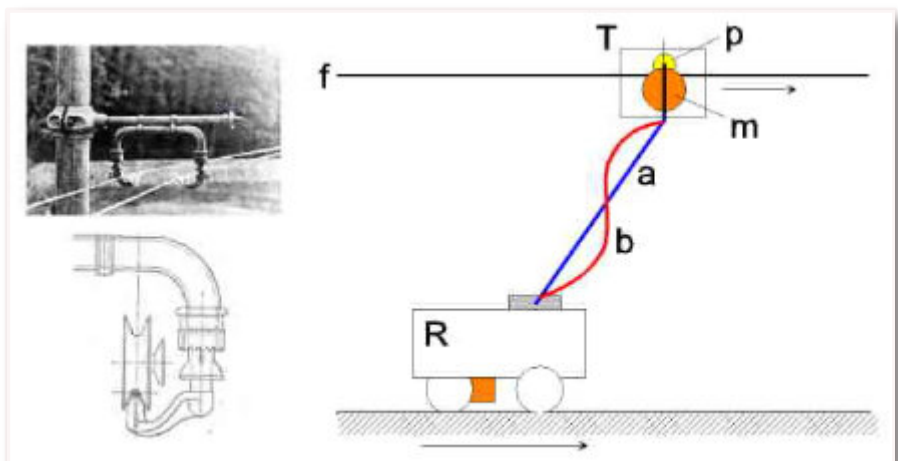
Si le Conseil général traite très longuement de cette proposition, (voir dans les annexes, page 012 et suiv.) c'est qu'il y a à Montauban un tram qui dessert ainsi la ville. On trouvait aussi des trolleys dans plusieurs villes y compris à l'étranger.

Las, ce fut un fiasco, du moins à Montauban comme en témoigne le texte d'une carte postale de 1903. ■



Deux omnibus à trolley automateur de l'unique ligne circulaire de Montauban se croisent en 1903 sur le pont du Tarn. Faute de dédoublement du bifilaire, les conducteurs devaient échanger les chariots de prise de courant lors des croisements. Le service de ces ancêtres des trolleybus cessa dès 1904. (Coll. J. Bazot) Publié dans le livre de Doménil (voir bibliographie.) ■

Une autre carte postale porte un commentaire très critique : « 15 septembre 1903 - Mon cher ingénieur, regarde bien ce tramway et n'en fais jamais de semblables. L'omnibus est sur route libre et circule à travers les voitures en faisant du bruit comme des trains... (suite illisible) ■



2
PRENDRE LE TRAIN ?

POUR ALLER
DE CAUSSADE À CAYLUS ?

MAIS PAR OÙ ?

Projet Darras : une ligne ambitieuse

Cette date marque un changement : pour la première fois, un dossier complet est présenté au Préfet, aux élus ; il est détaillé : cahier des charges, cartes, dessins techniques pour une ligne Caussade-Septfonds avec extension à Caylus, et qui plus est ligne à écartement normal. Projet ambitieux qui sera soumis à l'évaluation des services techniques. Curieusement, autant ce projet est spectaculaire, notamment par la modernité de sa présentation, autant il est passé sous silence : le Conseil général n'en parle pas.. Et dans la mémoire de la région concernée par la ligne, il est aussi effacé.

Examinons les pièces du dossier et les réactions qu'il provoque.

2 lettres au Préfet de Tarn-et-Garonne 6 juillet 1904

Entreprise générale de travaux
46, Rue Cambon 46 (1er)
H. Darras et Cie
INGÉNIEURS CONSTRUCTEURS
TÉLÉPHONE 154-48

Le 5 juillet 1904

Monsieur le Préfet

Nous avons l'honneur de vous adresser sous pli séparé recommandé, comme papiers d'Affaires, un dossier d'Avant-Projet pour un Chemin de fer à Voie normale de CAUSSADE à SEPTFONDS avec prolongement éventuel sur CAYLUS ; la partie de l'étude de SEPTFONDS à CAYLUS vous sera adressée ultérieurement n'étant pas tout à fait terminée.

Nous avons établi cet Avant-Projet sous le patronage d'un Comité Local créé par M. DERAMOND-CADET, Industriel à SEPTFONDS,

Nous demandons la concession en notre nom et nous constituerons, avec le concours du Comité Local la Sté Anonyme Spéciale prévue aux termes de la Loi du 11 juin 1880.

- Les bases principales de la Convention que nous désirerions passer avec le Département seraient les suivantes :
- Durée de la Concession 50 ans
- Garantie d'intérêt de 4 % sur le montant du Capital de premier Établissement soit Frs 988 368,88
- Formule d'Exploitation [1] : 1,500 / 3/5 R
- 3 Trains dans chaque sens.
- Partage des économies par moitié sur l'application de la formule ci-dessus jusqu'à complet remboursement des avances du département.

Vous voudrez bien remarquer, Monsieur le Préfet, qu'en ce qui concerne la garantie d'intérêt de 4 % que nous demandons sur le montant du Capital de Premier Établissement, elle ne fonctionnera certainement pas. En effet, vous pourrez vous rendre compte dans notre Mémoire descriptif qu'en nous basant sur le trafic déjà existant nous avons déjà un excédent de recettes, or, il y a lieu d'espérer que lorsque le Chemin de fer sera construit, les recettes augmenteront encore considérablement.

Cette garantie d'intérêt n'est donc que purement fictive et simplement pour nous faciliter le placement du Capital de Premier Établissement.

Dans l'espoir que vous voudrez bien nous appuyer auprès du Conseil Général, lors de sa prochaine session, pour l'acceptation de notre projet, nous vous présentons, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Signé Darras

[1] Pour les formules d'exploitation, point délicat et central, voir plus loin les présentations et le pourquoi et le comment. Pages XXX et suivantes

Monsieur le Préfet,

Nous avons l'honneur de solliciter du Département de Tarn-et-Garonne, la concession d'un Chemin de fer d'intérêt local à voie normale, de CAUSSADE à SEPTFONDS avec prolongement éventuel sur CAYLUS.

Cette concession serait accordée aux conditions suivantes :

- Durée de la Concession 50 ans
- Garantie d'intérêt de 4 % sur le montant du Capital de Premier Établissement soit 928 368,88
- Formule d'exploitation : 1 500 + 3/5 R
- 3 Trains dans chaque sens
- Partage des économies par moitié sur l'application de la [2] formule ci-dessus jusqu'à complet remboursement des avances du Département.
- Compte d'attente sans intérêt.

Nous vous adressons à l'appui de notre demande un dossier complet comprenant :

- Carte au 1/80 000e
- Plan Général
- Profil en long
- Profils en Travers
- Cahier des Charges
- Mémoire descriptif

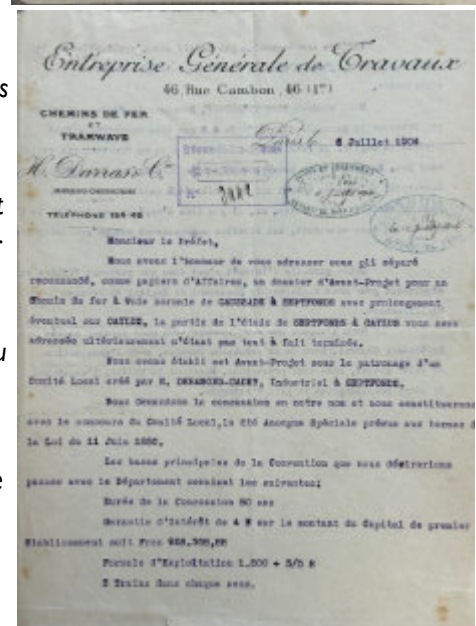
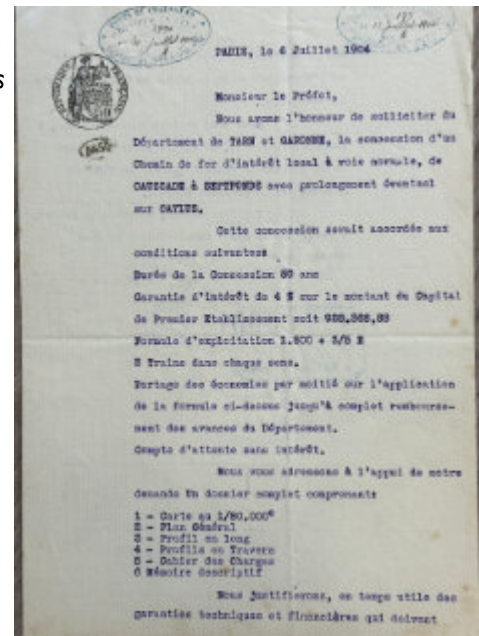
Nous justifierons, en temps utile des garanties techniques et financières qui doivent nous permettre de mener à bien la Construction et l'Exploitation de la ligne dont nous sollicitons la concession.

Nous vous serions reconnaissants, M. Monsieur le Préfet, de bien vouloir soumettre notre demande au Conseil GÉNÉRAL de TARN-et-GARONNE dès sa première Session.

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Signé Darras

[2] Idem note 1, précédente.



Un projet démesuré pour une région dite 'deshéritée'

Ce qualificatif est celui qui est employé dans les rapports d'évaluation des Ponts-et-Chaussées à destination du Conseil général. Le projet Darras prévoit une ligne qui ressemble quasiment à une ligne de chemin de fer d'importance nationale, sauf qu'elle est à une voie. Mais le choix de la voie dite normale, un tracé qui n'hésite pas à passer sous Montpalach en tunnel, qui propose de descendre du plateau au-dessus de Caylus pour arriver à l'entrée du bourg, près de la Bonnette.

Darras, entrepreneur à Paris, a cherché des alliés à Septfonds, notamment dans le monde de la chapellerie. Deramond-Cadet, l'un des importants fabricants de chapeaux de paille de la ville, avait mobilisé ses confrères pour pousser le dossier. Ce comité avait sollicité la municipalité de Saint-Antonin pour soutenir le projet de voie ferrée (voir page 19). La ville est qualifiée d'industrielle ; les chapeliers ont besoin de voies de communication pour exporter leur production. On les retrouvera d'ailleurs dans les débats sur les équipements, notamment ceux de la gare de Septfonds;

Première particularité : le choix d'une voie « normale » ce qui demande une infrastructure propre : ballast, contournement des localités, recherche de pentes les plus faibles possibles, rayons de courbure plus grands que pour les voies métriques. Dans le document de présentation, il est précisé que les locomotives auront un poids de 25 tonnes, ce qui est important, que les trains pourront aller jusqu'à 60 m de long. Un wagon voyageurs ou marchandises des lignes secondaires mesurait environ 8 mètres ; mais Darras promet qu'il sera au niveau des grandes compagnies, ce qui signifie plus grand, plus lourd (et donc un chemin de fer plus puissant). Cela explique que le tracé qu'on voit sur les plans va de détour en détour, de courbe en courbe et a même besoin d'un tunnel du côté de Montpalach.

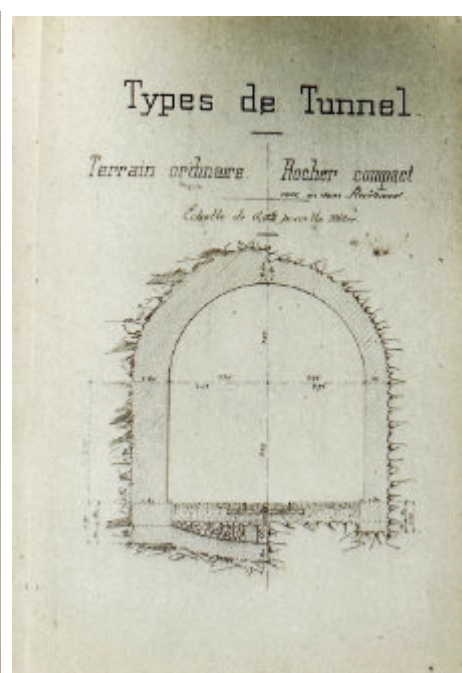
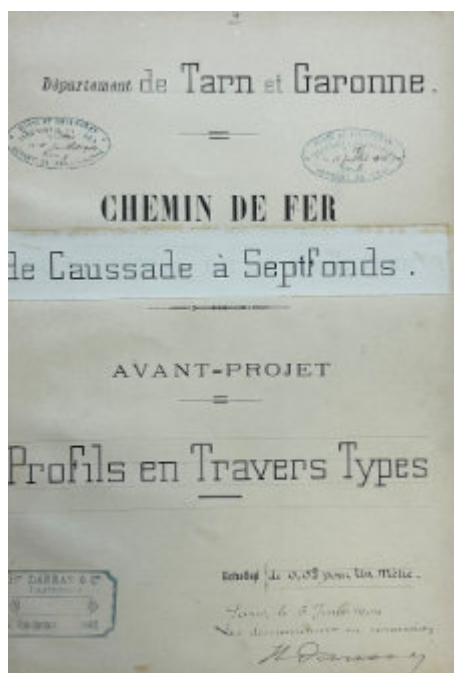
Seconde particularité : des prévisions économiques particuliè-

rement optimistes, ce que critiqueront les ingénieurs. De façon très diplomatique et jouant l'euphémisme, ils concluront que ce projet serait bien à condition qu'il soit différent, notamment en restant en voie étroite d'un mètre sur route, c'est-à-dire un tramway. C'est d'ailleurs ce que fera très vite l'année suivante Clémencey avec son projet de tramway. ■

- 6 -

	Quantités	Prix de l'Unité	Dépenses	
			partielles	par Article
ooo				
Dépôts et Ateliers				
Entretien pour machine & dortoirs	1		5.000,00	5.000,00
Matériel roulant				
Locomotives de 25 T	3	45.000	135.000,00	
Voitures Mixtes 1 & 2e	4	15.000	60.000,00	
Voitures 3e Classe	4	12.000	48.000,00	
Fourgons	2	8.000	16.000,00	
Wagons divers	20	5.000	100.000,00	<u>559.000,00</u>
TOTAL pour la SUPERSTRUCTURE				673.947,84
FRAIS GENERAUX				
Frais généraux et dépenses imprévues	76675,37	2.000	15.350,74	15.350,74

Projet Darras : extrait du dossier de candidature : prévisions pour le matériel roulant : locomotives, voitures voyageurs, fourgons, wagons divers.



EXTRAIT DE LA PROPOSITION DARRAS

(Nous avons respecté la graphie du document).

Les talus auront une inclinaison de 45 degrés (1/1)

Dans les terrains rocheux, la largeur de la plateforme sera de 4m42 y compris la murette garde-ballast et de 5m30 en y comprenant les bas fossés.

Dans la roche compacte, les talus auront une inclinaison de 1:10 eme et dans la roche friable, une inclinaison qui variera suivant la solidité du rocher.

En remblai, la Plateforme aura une largeur de 5m08 et les talus une inclinaison de trois de base pour de deux de hauteur (3/2)

Dans les parties où le Remblai sera assis sur des terrains humides des fossés latéraux seront établis à 1 m de distance du pied du talus du remblai.

Ces fossés auront une ouverture de 1m50, une largeur de 0m50 plafond et une profondeur de 0m50.

Ouvrages d'art.

Les ouvrages d'art auront au moins 4m60 entre les têtes ou parapets.

La voie aura 1 m 45 de largeur entre les champignons des rails.

Les rails seront en acier, type Vignole, du poids de 30 Kgs le mètre courant Ils seront tenus par des éclisses également en acier et fixés aux traverses à l'aide de tirefonds.

Les traverses seront en pin injecté, elles auront une longueur de 2m80 x 0,20 x 0,16.

La couche de ballast aura 0,56 d'épaisseur, la largeur en couronne sera de 5m20 et de 4m28 à la base.

Le ballast sera en gravier de carrière et en pierre cassée.

Indépendamment de la gare de SEPTFONDS, un arrêt sera établi à MONTEILS.

Exploitation & données techniques. -

Le minimum du rayon des Courbes suivant lesquels la voie ferrée sera tracée est fixée à 250 m Le maximum des déclivités est fixé à 0,025 m/m par mètre.

La traction sera opérée au moyen de locomotives à feu ordinaire.

Le matériel roulant sera du même type que celui des grandes Cies.

Les locomotives seront de 25 Tonnes en ordre de marche. Le nombre minimum des trains pouvant transporter des voyageurs et qui desserviront la ligne dans chaque sens est fixé à trois.

La longueur maximum des trains sera de soixante mètres. ■

La vitesse maximum des trains sera de 40 km/h

Évaluation

Août 1904

Avis de l'ingénieur en chef.

La demande de Monsieur Darras a pour objet la concession d'un chemin de fer voie normale de Caussade à Septfonds, avec prolongement éventuel sur Caylus.

La dépense de premier établissement est évalué en chiffre rond à 120 000 Fr. par kilomètres.

Monsieur Darras demande la garantie au taux de 4 % du capital de premier établissement.

L'exploitation serait faite à ses risques et périls.

La formule d'exploitation serait $1500 + 3/5 R$

Les données conduisent aux résultats suivants en supposant, ce que la prudence commande que les dépenses d'exploitation atteindront le chiffre donné par la formule.

Premièrement la garantie d'intérêt par kilomètres de voie, y compris la subvention de l'État, sera au maximum de 4800 Fr.

Ce sera égal à ce maximum si les recettes ne dépassent pas 3750 Fr. par kilomètre.

Troisièmement si les recettes dépassent 3750 Fr. par kilomètre, la garantie d'intérêt sera inférieure au maximum. Elle s'annulera, pour une recette kilométrique de 15 750 Fr.

Ce dernier résultat peut paraître en contradiction avec les indications du mémoire de Monsieur Darras, mémoire qui, pour une recette brute de 120 459, 09 francs, un peu moins de 15 750 Fr. par kilomètre, fait ressortir un bénéfice net de 22 158,08. Mais la contradiction n'est qu'apparente elle tient à ce que dans le mémoire, au lieu d'appliquer le coefficient d'exploitation donné par la formule, on a pris un coefficient arbitraire de 50 %.

Il n'y a pas actuellement de chemin de fer d'intérêt local dans le département de Tarn-et-Garonne et tout ce dont on peut envisager la construction sont des chemins de fer à trafic relativement faible.

Il nous paraît évident, étant donné cette situation, que, si le département veut avoir des chemins de fer sans engager des dépenses excessives, il convient qu'il adopte une voie étroite, et qu'il place, autant que possible, cette voie sur l'accotement des routes.

Il obtiendra ainsi un double avantage :

Économie dans la construction, car généralement, un chemin de fer sur route, avec voie d'un mètre, peut se construire pour 40 000 Fr. par kilomètre ;

Économie dans l'exploitation, car plusieurs chemins de fer à voie d'un mètre ont été concédés avec la formule d'exploitation $900 + 2/3 R$, avec laquelle la garantie d'intérêt décroît partir du moment où la recette kilométrique atteint 2700 Fr. (Une concession a même été faite avec une formule plus favorable, faisant décroître la garantie à partir d'une recette de 2100 Fr.)

Ainsi les propositions de Monsieur Darras ne seraient à notre avis, acceptables que s'il modifie la largeur de la voie et le tracé prévu.

Nous estimons avec l'ingénieur ordinaire qu'elle comporte une autre modification, et que si on construit un chemin de fer entre Caussade et Septfonds, son prolongement jusqu'à Caylus s'impose.

Le rapport de Monsieur Gurgand (?) donne le calcul de la recette probable de ce chemin de fer. Elle est évalué à 3300 Fr. par kilomètre, évaluation qui nous paraît sérieusement faite.

Comme on admet généralement qu'un chemin de fer à voie d'un mètre couvre ses frais d'exploitation à partir du moment où la recette kilométrique atteint 2500 Fr., on voit que le département peut espérer trouver un concessionnaire qui exploiterait à ses risques et périls avec une garantie portant seulement sur la dépense de premier établissement.

Monsieur Durgand évalue cette dernière dépense à 58 000 Fr. par kilomètre. Cette évaluation, faite sans opération sur le terrain, n'est qu'approximative. Nous la croyons trop forte, et, tout en reconnaissant que le chiffre ordinaire de 40 000 Fr. indiqué plus haut sera forcément dépassé, en raison de la grande longueur des déviations et des difficultés de la descente sur Caylus. Nous pensons qu'une dépense de 50 000 Fr. par kilomètres suffira, ce qui ferait ressortir la garantie d'intérêt à 2000 Fr. par kilomètres.

Le maximum de la garantie serait ainsi ainsi, pour la ligne entière de 2000×24 égal 48 000 Fr. dont la moitié à la charge de l'État.

En définitive le département et les intéressés auraient à supporter, au maximum, une dépense annuelle d'environ 24 000 Fr.

L'utilité des chemin de fer d'intérêt local a donné lieu à de très nombreuses études. On a cherché à établir une formule permettant d'apprécier cette utilité, et on est arrivé à ce résultat que la valeur des avantages direct et indirecte procurée au public par les chemins de fer d'intérêt local est égale à 10 fois leur recette brute. Une recette kilométrique de 3300 Fr. correspondrait ainsi à une utilité totale de $3300 \times 6 = 19 800$ Fr. par kilomètre.

Ce serait sans doute une erreur que de considérer la formule que nous venons de rappeler comme ayant une exactitude mathématique. Les éléments de la question sont trop nombreux, et trop variables suivant les circonstances, pour qu'il puisse en être ainsi. Ce n'est qu'une formule approximative, qui suffit cependant pour établir qu'un chemin de fer susceptible de couvrir ses frais d'exploitation est une œuvre utile, dont le département a intérêt à poursuivre la réalisation.

Il convient d'ajouter que le chemin de fer de Caylus à Caussade n'aurait pas seulement pour résultat de rattacher les localités desservies à la voie ferrée. Il assurerait en même temps à ses localités des relations aussi directes que possible avec Montauban.

Si le Conseil général estimait qu'il y a lieu de poursuivre la construction du chemin de fer de Caylus à Caussade, il serait utile qu'il fit dresser lui-même un avant-projet de cette ligne, ce qui lui permettrait de s'adresser, au besoin, à d'autres demandeurs en concession que Monsieur Darras, de sorte que la décision à prendre serait, suivant nous, la suivante :

- Premièrement, la demande actuelle de Monsieur Darras n'est pas susceptible d'être prise en considération ; mais le Conseil général serait disposé à examiner une demande qui aurait pour objet la concession d'une ligne de Caylus à Caussade par Septfonds, sous cette réserve que la ligne serait à voie d'un mètre, serait placé autant que possible sur l'accotement des routes existantes, de façon à réduire au minimum la dépense de construction ;

- Deuxièmement, il y a lieu d'étudier, sans attendre les propositions de Monsieur Darras, un avant-projet de la ligne dont il s'agit.

Montauban, le 18 août 1904. ■

QUE DISENT LES COMMUNES CONCERNÉES ?

1902

Quel lien dans un débat sur une côte (dite de Caussade à Saint-Antonin) avec les projets de tramway ?

C'est l'époque où s'élabore le doublement de la route qui conduit de Saint-Antonin à Septfonds et Caussade, par la grande côte que nous connaissons aujourd'hui. Nous n'avons pas les plans dont parle le petit texte du Conseil général ci-dessus (tracé au niveau du cimetière de Saint-Antonin) mais on peut comprendre qu'il s'agit de rejoindre le chemin de fer, c'est-à-dire l'une des stations (Septfonds, Lavaurette, ou, dans ce dossier Darras, Lavaurette-Montpalach).

C'est nous qui soulignons la phrase-clé.

CHEMIN DE GRANDE COMMUNICATION N° 5 - RECTIFICATION DE LA CÔTE DITE DE CAUSSADE

Au nom de la deuxième Commission, M. Gibily donne lecture du rapport suivant : « Le projet de rectification de la côte dite « de Caussade », sur le chemin de grande communication n°5, dans la traverse de Saint-Antonin, a été soumis à l'enquête prescrite.

(...) Devant les résultats de cette information, votre Commission vous propose d'approuver le projet de rectification du chemin de grande communication n°5, suivant le tracé rouge avec variante bleue, sous réserve que tout empiètement sur le cimetière sera évité.

« Elle vous propose en outre, de déclarer l'utilité publique de ces travaux. »

M. Cambe fait connaître qu'en effet, des divergences se sont produites sur le tracé à adopter pour la rectification de cette côte, mais, qu'en adoptant le tracé rouge avec variante bleue, et en évitant de toucher au cimetière, on donne satisfaction à tout le monde. » Il fait ressortir l'importance de ce travail au point de vue de la facilité qu'elle donnera pour l'établissement de tramways ou chemins de fer départementaux, que le Conseil général sera nécessairement obligé d'adopter dans un très bref délai, pour donner satisfaction aux légitimes réclamations du commerce et de l'agriculture, ainsi que l'ont fait les départements voisins. « Le Conseil ne doit donc pas regretter d'avoir voté cette dépense, dont le montant sera sans doute réduit, à suite de la mise en adjudication des travaux, par le rabais qu'il est permis d'espérer des entrepreneurs. M. Cambe appuie les conclusions du rapport de la Commission qui sont adoptées. »

1903

Dans le rêve d'une desserte ferrée qui maillerait tout le territoire, il a été question d'une diagonale allant de Caussade à Villefranche, joignant les deux lignes Paris-Toulouse et Montauban-Lexos-Capdenac. Les chapeliers de Septfonds émettent un vœu. Réaction du Conseil général à ce souhait.

Création d'une voie ferrée reliant les deux lignes de Toulouse à Paris (via Lexos et via Montauban) de Villefranche à Caussade (vœux.)

« L'Union des fabricants de chapeaux de paille français et le Syndicat des ouvriers de Septfonds, aux termes de deux délibérations récemment adressées à l'administration, ont émis un vœu tendant à la création d'une voie ferrée qui, traversant l'arrondissement de Montauban et une partie de l'arrondissement de Villefranche, relierait les deux lignes de Toulouse à Paris (via Lexos) et de Toulouse à Paris (via Montauban et Cahors), en touchant respectivement à Villefranche sur la première, et à Caussade sur la seconde.

« Votre Commission a eu à examiner le texte des vœux ci-dessus mentionnés, ainsi que deux délibérations des Conseils municipaux de Caussade et de Caylus, émettant un avis favorable à la création du chemin de fer dont il s'agit.

« Après examen de ces documents, elle vous propose de donner un avis favorable au vœu ci-dessus énoncé et de le renvoyer à l'administration, qui aura à le transmettre à M. le Ministre des Travaux publics, en demandant d'indiquer la proportion dans laquelle l'exécution de l'entreprise dont il s'agit engagerait les finances du département. »

Conclusions adoptées.

1903

Mention du vœu de M. Bonnais (Caussade)

Vœu proposé par M. Bonnais et tendant à l'établissement d'une voie ferrée entre Caussade et Lexos par Septfonds, Caylus et Verfeil.

On retrouve ce vœu en 1904

Chemin de fer de Caussade à Lexos

M. Hébrard, rapporteur.

Au cours de leur session ordinaire de février dernier, les Conseils municipaux de Caylus, Septfonds, Lavaurette, Verfeil et Ginals ont émis un vœu tendant à obtenir que le Conseil général étudie le projet d'établissement d'une voie ferrée de Caussade à Lexos par Septfonds, Caylus et Verfeil.

Votre Commission est d'avis qu'il y a lieu de renvoyer cette affaire à l'administration, en vue de son examen par la Commission qui a été spécialement instituée par le Conseil général pour l'étude des questions de cette catégorie.

Le Conseil renvoie à l'administration l'examen de cette proposition.

Du côté de Saint-Antonin...

Deux délibérations sont soumises au Conseil municipal (sans compter celles qui plus tard s'intéresseront aux horaires du tramway, et au financement de l'autobus faisant la correspondance avec la gare de Caylus)

Un Conseiller fait remarque que le projet d'une station (marquée Station de Montpalach sur le plan) à Laman-dine, soit près de Servanac, serait intéressant pour Saint-Antonin

1903 : opposition au projet Darras ; lettre de la commune de Septfonds qui cherche des appuis pour cette ligne : l'avis est défavorable au motif que cela aurait un impact négatif sur Saint-Antonin. Malicieusement, un conseiller général fera remarquer que, dans ce vote, les 17 conseillers municipaux habitant la vallée, près de leur chemin de fer Montauban-Lexos sont contre et que les 3 qui vivent dans les hameaux sur le plateau sont pour la future ligne (image 1).

M. le Préfet communique au Conseil une lettre de M. le Maire de Caylus, tendant à ce que le Conseil Municipal de St Antonin accède au vœu au sujet de la ligne à voie étroite Caussade - Caylus avec prolongement sur Caylus, ainsi qu'en la création des camp de Caussade.

M. le Préfet invite le Conseil à donner son avis

Plusieurs membres du Conseil font observer que la création de cette ligne lui a été une source de revenus pour la commune de St Antonin, lui causera plus tôt son préjudice.

Le Conseil étant divisé sur ce point, M. le Préfet met la question aux voix.

Sur 17 voix contre 3, le Conseil donne son avis défavorable à la demande ci-dessus.

1

Un membre du Conseil expose que la création d'une gare sur la ligne des tramways de Caussade à Caylus en face le village de Lamandine et le bureau de Montpalach serait d'une grande utilité.

La Compagnie proposait de construire la gare à tel frais à la condition que les Communes qui seraient adhérentes l'acquiescent, du terrain.

La Commune de Lavarnette participerait dans cette acquisition, pour les deux tiers et la Commune de St Antonin pour le tiers restant.

2

M. le Maire répond qu'il serait plus juste que la Compagnie fasse elle-même des propositions, afin que le Conseil municipal puisse ultérieurement donner son avis à ce sujet.

M. le Préfet soumet au Conseil les plans et soumet de l'enquête préalable relative à la construction de la ligne de tramways de Caussade à Caylus, et l'invite à donner son avis.

Le Conseil après en avoir délibéré donne un avis favorable.

3

DEPARTEMENT
du Tarn-et-Garonne

ARRONDISSEMENT
DE MAUTAUBAN.

MAIRIE DE CAYLUS

EXTRAIT n° 3746

DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Objet: Ligne de fer à voie étroite Caussade à Caylus

Séance publique du 24 Juin 1891

L'AN mil huit cent quatre-vingt-neuf, le 24 Juin 1891, le Conseil municipal de Caylus, s'est réuni au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. [Nom], en session ordinaire, à l'effet de délibérer sur les propositions relatives à la construction d'une ligne de fer à voie étroite de Caussade à Caylus.

Étaient présents, M.M. [Noms des membres présents]

formant la majorité des Membres en exercice.

absents: M.M. [Noms des membres absents]

1er jour 1891

4

Donné en séance le 24 Juin 1891

Le Maire

[Signature]

[Sceau de la Mairie de Caylus]

5

Seconde occurrence : que dire à la demande de participer à la création de la gare de Montpalach près du village de Lamandine (station appelée parfois Lavaurette-Servanac pour séduire les saint-antoninois) en donnant les terrains ? Le maire répond qu'il appartiendrait à la compagnie de formuler sa demande. (image 2).

Enfin, à l'enquête parcellaire lancée par le Préfet, le Conseil municipal de Saint-Antonin donne un avis favorable, preuve que l'opinion a tourné et que la nouvelle formule du tramway (le tracé suivant la nationale) pose moins de problème que le tracé du train (image 3).

Et Caylus

Le Conseil municipal, dans une lettre (images 4 et 5) adressée au Préfet prend évidemment parti pour ce projet qu'il appelle de tous ses vœux. Cette demande est déjà ancienne puisque la délibération date de juin 1891. Lisons ses arguments :

« Des Conseillers font observer que l'établissement d'un chemin de fer à voie étroite de Caussade à Caylus rendrait de grands services à notre commune et même à tout le canton ; que cette ligne produirait probablement des ressources plus que suffisantes à son entretien vu qu'il est importé dans le pays bien des marchandises et que d'autres telles que la pierre de taille pourraient être exportées en grande quantité tandis qu'en l'absence d'une voie ferrée ces carrières demeurent inexploitées.

Il est d'ailleurs important que le chef-lieu du canton soit relié au chef-lieu d'arrondissement par des voies rapides et suffisantes au transport de marchandises et de produits de toute sortes.

Le Conseil, après en avoir délibéré ; a émis l'avis qu'un chemin de fer voie étroite soit établi au plus tôt de Caussade à Caylus. Ces deux localités devant bénéficier de cette construction.

Ainsi délibéré, le jour, mois et année : ont signé les membres présents. Pour copie conforme, le 21 juin 1891.

Le maire. » ■

Projet Clémencey : du train au tramway

Nous n'avons de ce projet que les comptes rendus faits par les ingénieurs à qui le Conseil général a demandé une étude et une évaluation. Mais c'est suffisant pour mesurer l'évolution qui s'est faite en un an. Exit le projet d'un train 'classique' à gabarit normal, proposition d'un tramway. Mais ce tracé, par endroits, a des ressemblances avec ce qui avait été soumis par Darras. Et enfin, une question : quel est le lien entre les deux projets et surtout, ce qui va avec cette question, quel est le lien entre les deux hommes, l'un parisien, l'autre landais ? Ici, dans le Tarn-et-Garonne, il n'en est rien dit, mais il n'en va pas de même ailleurs. ?

Évaluation

Avril 1905

« Dans son rapport ci-dessus, M. le Conducteur Combes examine en détail l'avant-projet de chemin de fer d'intérêt local à voie d'un mètre, de Caussade à Caylus, avant-projet transmis aux Ingénieurs, pour avis, par M. le Préfet, le 13 février dernier, et présenté par M. Clémencey, entrepreneur de travaux de construction de chemins de fer, à Arcachon (Gironde), qui, du reste, sollicite la concession de la dite ligne. Nous allons à notre tour nous expliquer sur cet avant-projet.

Deux choses frappent de prime abord dans le tracé : le raccordement avec la gare de Caussade et le développement de la voie vers Monpalach. En transmettant le dossier à M. Combes, nous appelions donc son attention sur ces deux points particuliers en l'invitant à se rendre compte, en les précisant le cas échéant, des considérations tirées de l'état des lieux qui s'opposeraient, d'une part, à ce que la ligne projetée se raccordât et à la grande artère Paris-Toulouse, au-delà de la gare des marchandises vers Toulouse, de façon à contourner Caussade au Sud-Sud-Est, et, d'autre part, à ce que le tracé fût établi sur le côté gauche de la route nationale de façon à se rapprocher de Lavaurette qui est le bourg le plus important à desservir et où l'on trouve la cote 288, au lieu de se rejeter sur le côté droit de la route, en contournant Monpalach - qui est à la cote 341. Enfin, nous appelions son attention sur les prévisions de l'avant-projet qui font arrêter la ligne au sommet de la côte de Caylus ou qui indiquent une variante dont l'exécution, a priori entraînerait, ce que reconnaissent du reste les auteurs de l'avant-projet, des difficultés d'exécution et des dépenses considérables.

Notre collaborateur, M. Combes, examine ces divers points dans son rapport. Nous n'y reviendrons pas si ce n'est pour constater, d'une part, que le raccordement avec la gare de Caussade, préconisé par nous, paraît pouvoir être facilement réalisé tout en procurant une économie sérieuse par rapport aux prévisions de l'avant-projet ; d'autre part, que le développement de la voie sur le côté gauche de la route nationale vers Lavaurette, n'a rien d'irréalisable et diminuera, au contraire, les difficultés d'exécution. Enfin à notre sens, il semble qu'il soit possible de faire aboutir la ligne dans Caylus même, soit peut-être en gagnant le plateau qui domine cette localité pour aboutir au chemin de Notre-Dame de Livron, ou encore en rejoignant ou en longeant le chemin de Saint-Antonin à Caylus en un point situé entre cette localité et le Barry de Cas. En tout cas, ce sont là des questions qui ne sauraient être tranchées sans une étude complète faite sur les lieux mêmes.

Mais d'ores et déjà, il est permis de dire qu'il s'agit là d'une solution qui mérite de fixer l'attention car l'établissement de la station de Caylus au sommet de la côte aurait

certainement une répercussion fâcheuse sur le trafic de la ligne, en raison de la forte rampe que les transports devraient gravir sur plus de 1 kilomètre de longueur pour gagner la station. Au surplus, et il s'agit là d'un côté important du problème à envisager le tracé qui aboutira à Caylus permettra ultérieurement, dans le cas où la ligne serait prolongée jusqu'à Villefranche, de desservir les bourgs de Notre-Dame de Livron et de Saint-Pierre-Livron, de Loze, de Puylagarde tout en se rapprochant de Parisot et autres bourgs situés sur le plateau d'une rare fertilité qui domine à gauche la vallée de la Bonnette tandis qu'en arrêtant la ligne au sommet de la côte de Caylus on se condamne par cela même, ainsi que le laisse supposer du reste M. Clémencey dans ses mémoires, à gagner Villefranche en passant par Saint-Projet et en traversant une contrée d'une rare aridité et de laquelle il n'y a pas à attendre le moindre trafic.

En ce qui concerne les conditions d'établissement de la voie, nous ne voyons pas a priori d'impossibilité matérielle qui empêche d'emprunter partiellement la route nationale. Nous croyons du reste inutile de revenir sur les indications que donne M. Combes à cet égard, et il nous suffira de constater, ainsi du reste que nous nous en expliquerons dans la suite, qu'il résulterait de l'adoption de cette solution une économie sérieuse dans les dépenses de premier établissement de la ligne en même temps que la ville si industrielle de Septfonds se trouverait mieux desservie.

(...)

Considérations générales sur l'avant-projet

Nous nous sommes déjà expliqué sur les modifications dont le tracé devrait, le cas échéant, être l'objet, après étude préalable, soit aux abords de Caussade, soit entre Septfonds et Caylus de façon à abandonner Monpalach pour se rapprocher de Lavaurette, soit, enfin, aux abords de Caylus pour aboutir au sein même de cette localité. Mais, en dehors de ces modifications, il en est une à laquelle pour notre part nous tenons par-dessus tout si l'en veut réellement faire œuvre utile et qui consiste à emprunter, partout où cela sera possible, la route nationale, au lieu d'établir la voie sur assiette propre comme le prévoit l'avant-projet de M. Clémencey.

C'est surtout en matière de chemins de fer d'intérêt local, en effet, que le principe économique qui consiste à proportionner l'outil au trafic, doit être appliqué. C'est en s'inspirant de ce principe que l'on adopte une voie de largeur réduite; or, à notre avis, la mesure doit être complétée par cette autre qui consiste à diminuer les dépenses d'établissement de l'assiette même de la dite voie. Or, le seul

En arrêtant la ligne au sommet de la côte de Caylus on se condamne par cela même à gagner Villefranche en passant par Saint-Projet et en traversant une contrée d'une rare aridité et de laquelle il n'y a pas à attendre le moindre trafic.



moyen consiste à emprunter le sol des voies de communication existantes et, dans l'espèce, celui de la route nationale n° 126. Sans doute le même principe économique veut que certaines limites ne soient pas dépassées, au-delà desquelles les dépenses d'exploitation pourraient se trouver anormalement grevées pendant toute la durée de l'entreprise.

Mais il semble qu'il ne doive pas en être ainsi dans l'espèce actuelle, car, s'il est vrai - et cela se conçoit - que d'une manière générale le profil en long de la ligne se trouve amélioré par suite de l'établissement de la voie sur assiette propre, il est non moins exact que les nombreuses courbes d'un rayon inférieur à 400 mètres que comporte le tracé ont pour effet d'augmenter les difficultés d'exploitation, la résistance qu'éprouve le matériel roulant dans les parties

Des économies plus importantes peuvent et doivent être obtenues, le cas échéant, en abandonnant toute prévision qui consisterait à avoir un chemin de fer sur plateforme spéciale au lieu d'emprunter partout où cela serait possible, la route nationale n° 126.

courbes se ramenant à un accroissement des rampes. C'est ainsi que l'on admet que des courbes de 125, 150 et 250 mètres de rayon à voie d'un mètre sont respectivement équivalentes à des rampes de 4,3 et 2 millimètres.

À ces considérations techniques viennent s'ajouter celles tirées du prix de revient de la voie suivant qu'elle est établie sur assiette propre ou sur route. Nous avons vu que pour le premier cas qui correspond à la solution adoptée par M. Clémencey la dépense de premier établissement

par kilomètre ressort à 75.307 francs, 93, tandis qu'en envisageant le deuxième cas qui consisterait à emprunter la route nationale n° 126 sur les 2/3 du parcours de la ligne, le 1/3 restant étant établi sur assiette propre, la dépense du premier établissement par kilomètre atteindrait à peine 58.000. C'est le chiffre, en effet, que nous avons admis dans un rapport du 12 août 1904 où nous procédions à l'examen et à la critique d'un projet à voie normale sur assiette propre présenté par M.M. Darras et Cie et tendant également à relier Caussade à Caylus. Encore remarquerons-nous que le chiffre de 58.000 représente à nos yeux un maximum qui ne serait certainement pas atteint si, comme M. Clémencey, nous admettions que la ligne doit s'arrêter au sommet de la côte de Caylus, car en l'adoptant il entrerait dans notre esprit de tenir compte des difficultés qui se présenteraient pour faire pénétrer la ligne dans l'intérieur même de cette localité. Mais nous pouvons dire que le maximum de la dépense kilométrique fixé par de nombreux actes de concession est voisin du chiffre de 50.000 f

Quoiqu'il en soit, on voit, par ce qui précède, que la solution préconisée par nous procurerait une économie assez importante, par rapport aux prévisions de M. Clémencey puisqu'elle dépasserait 18.000 francs par kilomètre, chiffre qui serait encore sensiblement plus élevé si, comme nous le faisons nous-même, l'avant-projet de M. Clémencey comprenait les dépenses résultant de l'établissement de la ligne de façon à la faire aboutir dans Caylus même. Or, il n'est pas indifférent dans l'espèce de réaliser et de négliger cette économie. On a vu, en effet, que contrairement aux indications du mémoire joint à l'avant projet, l'entreprise au lieu de se solder par un excédent de recettes de 26.429 francs 55, déduction faite d'une somme de 1.391 pour fonds de réserve, soit 1.050,72 par kilomètre, aboutissait au contraire à une insuffisance de 29.140,32, soit 1154,55 par kilomètre, dont la moitié serait à la charge du Département, l'autre moitié étant supportée par l'État. Mais en réalité les charges du Département seraient bien autrement importantes.

En effet, ce résultat laisse supposer une recette brute de 8.236 fr kilométrique, admise on l'a vu par M. Clémencey: mais il y aura loin, pensons-nous, de cette hypothèse à la réalité.

Nous croyons inutile de revenir sur ce que nous avons dit à cet égard dans notre rapport du 12 août dernier sur la demande de M.M. Darras et Cie où nous avons étudié en détail en même temps que les conditions techniques et financières d'établissement de la voie, le trafic probable à en espérer

Nous renverrons donc aux indications contenues dans ce rapport, nous bornant à rappeler que les résultats de notre étude - forcément sommaire évidemment - nous conduisaient à prévoir une recette brute kilométrique de 3.433 fr seulement, soit 4.803 fr de moins par rapport aux prévisions de M. Clémencey.

Il s'en suivrait que la recette brute globale serait ramenée de 207.182,10 au chiffre de 86.350,24, alors que l'intérêt et l'amortissement du capital de premier établissement et les frais d'exploitation calculés toujours d'après la formule $F=900+2/3 R$, exigeraient une annuité de 155.975, 12; d'où une insuffisance de recettes de 69.624,87. L'annuité à servir par le Département au concessionnaire passerait donc de 29.140 f. 32 12 = 14.570 fr 16 à 69 624 fr, 17 12 = 34.812, fr 43. Sans doute cette charge ne serait pas excessive ; mais, cependant, à notre sens rien ne doit être négligé de façon à en réduire le montant si faire se peut. Or, c'est ce à quoi l'on aboutirait en empruntant la route nationale n° 126. Dans ce cas, d'après l'étude sommaire à laquelle nous avons procédé et qui a fait l'objet de notre rapport précité du 12 août 1894 auquel nous renvoyons, l'annuité à la charge du Département se trouverait ramenée au chiffre maximum de 26.820 francs.

Conclusion

En résumé, s'il est vrai que l'avant-projet présenté par M. Clémencey réalise un progrès considérable sous le rapport de l'économie sur celui de M.M. Darras et Cie qui a fait l'objet de notre rapport du 12 août dernier, il est non moins exact, ainsi que nous nous en sommes déjà expliqués au dit rapport auquel nous renvoyons, que des économies plus importantes peuvent et doivent être obtenues, le cas échéant, en abandonnant toute prévision qui consisterait à avoir un chemin de fer sur plateforme spéciale au lieu d'emprunter partout où cela serait possible, la route nationale n° 126.

En adoptant cette solution que, pour notre part, nous ne cesserons pas de préconiser si l'on veut réellement faire œuvre utile, notre conviction intime est, nous l'avons dit déjà par ailleurs, que l'entreprise naîtrait viable puisque, d'une part, l'évaluation à 58 000 le kilomètre des dépenses de premier établissement qui résulte des indications de notre rapport précité du 12 août dernier, nous paraît être un maximum qui peut très bien ne pas être atteint et que, d'autre part, le chiffre des recettes prévu constitue plutôt un minimum au-dessous duquel il ne saurait descendre. Il est donc à présumer que le sacrifice annuel que le département devrait consentir, et évalué dans notre rapport du 12 août à la somme de 26 820, serait vraisemblablement inférieur à ce chiffre.

Ce sacrifice diminuerait, du reste, au fur et à mesure de l'augmentation de la recette brute et disparaîtrait même pour une recette de 7.440 par kilomètre. En s'appuyant au contraire sur les données de l'avant-projet de M. Clémencey, la recette brute devrait atteindre le chiffre de 12 036 francs. On le voit, la différence, est importante.

Mais quoi qu'il en soit, et en admettant même que la charge annuelle du Département se maintînt au chiffre de 26 820 francs, nous estimons po —ur notre part que le sacrifice est bien faible si on le compare aux avantages de toute sorte qu'en retirera la contrée à desservir. Des routes, des chemins ont été ouverts en très grand nombre dans ces derniers temps, bien qu'ils ne procurent aucune recette et qu'ils exigent annuellement des sommes importantes pour leur entretien ; et cependant qui songerait à nier que toutes ces voies sont un des principaux facteurs de la richesse matérielle du pays.

C'est dans le même esprit, dirons-nous, et en s'inspirant des mêmes principes économiques, que des chemins de fer d'intérêt local doivent être construits partout où un certain trafic serait assuré et où les sacrifices pécuniaires à consentir ne seraient pas hors de proportion avec les intérêts à desservir. Une bonne justice distributive veut d'ailleurs qu'il n'en soit pas autrement et que les contrées absolument déshéritées - comme celle qui nous occupe - et qui cependant ont contribué et contribuent encore, par le jeu de l'impôt à l'établissement de voies ferrées en dehors de leur territoire, bénéficient à leur tour des avantages de toute sorte qu'entraînent à leur suite ces sortes de voies de communication. Les Pouvoirs Publics n'ont pas d'ailleurs compris différemment le problème quand, par la loi des finances de l'exercice 1904, il a été décidé que le maximum des subventions pouvant être accordées par l'État à un même département serait porté de 400 000 à 600 000 francs.

Il appartient, en tout cas, au Conseil général de dire si telle est sa manière de voir, et dans l'affirmative d'ordonner les études nécessaires qui seules permettraient de répondre en toute connaissance de cause aux demandeurs en concession, estimant pour le surplus que l'avant-projet de M. Clémencey dans les conditions où il est conçu ne saurait recueillir les suffrages de l'Assemblée départementale.

Avis de l'Ingénieur en chef.

Nous avons examiné précédemment, (rapport du 18 août 1904) une demande de concession d'un chemin de fer à voie normale, de Caussade à Septfonds, présentée par M. Darras.

Nous avons exprimé l'avis, à ce moment, qu'il serait préférable, dans l'intérêt du département, de poursuivre la construction d'un chemin de fer à voie d'un mètre de Caussade à Caylus par Septfonds, cette ligne nous paraissant pouvoir, en adoptant des dispositions aussi économiques que possible, être construite avec une dépense kilométrique d'environ 50.000 francs et paraissant susceptible de donner une recette kilométrique d'environ 3.300 francs.

La demande actuelle présentée par M. Clémencey, a pour objet la concession d'un chemin de fer à voie d'un mètre de Caussade à Caylus, par Septfonds. Le mémoire fait ressortir la dépense de construction à 1 894 262,65, soit à environ 75 009 francs par kilomètre. Quant à la recette probable, elle est évaluée, par M. Clémencey, à 207 182,10, soit à environ 8 200 F par kilomètre.

Tout en souhaitant que les prévisions de M. Clémencey au point de vue des recettes, se réalisent, nous croyons qu'elles sont trop, et nous pensons que la prudence commande de prendre pour base des prévisions la recette kilométrique de 3 300 francs, qui a été déterminée par les procédés usuels.

Avec ce chiffre, la recette dépasserait légèrement la somme réservée au concessionnaire pour les dépenses d'exploitation. Le service du capital de premier établissement serait ainsi, à l'origine, déduction faite de la subvention de l'État, une charge effective pour le département et les communes intéressées, charge qui diminuerait ensuite progressivement, avec le développement des recettes.

Les renseignements contenus dans les rapports du Conducteur et de l'Ingénieur ordinaire suffisent à montrer qu'il est possible de réaliser des économies importantes dans la construction, en adoptant des dispositions autres que celle de l'avant-projet de M. Clémencey.

Si la route nationale n° 126 offre, entre Caussade et Septfonds, un profil accidenté, qui ne permet pas de la suivre sur toute la longueur, on peut certainement, sur une partie notable du parcours, établir la ligne sur l'accotement de la route. On peut considérer comme certaine la possibilité de supprimer le souterrain prévu à Montpalach, souterrain qui entre dans l'évaluation pour une somme de 200 000 francs, non compris les tranchées des abords. Des économies peuvent également être réalisées sur la superstructure.

Il est vrai qu'il serait important, au point de vue de l'utilité de l'entreprise, d'établir la gare de Caylus non pas sur le plateau comme le prévoit M. Clémencey, mais dans Caylus même, et que, si la chose est reconnue pratiquement réalisable, la descente sur Caylus sera forcément assez chère.

Tout compte fait, nous croyons possible d'arriver à un chiffre voisin de celui de 50 000 francs par kilomètre, indiqué dans notre premier rapport.

En résumé, nous arrivons à la même conclusion que nos collaborateurs.

La dépense de construction du chemin de fer de Caussade à Caylus ne nous paraît pas devoir être évaluée en prenant pour base l'avant-projet de M. Clémencey.

L'avant-projet de ce chemin de fer devrait être étudié en s'attachant à suivre, autant que possible, la route nationale n° 126 et il y aurait lieu d'examiner si la gare de Caylus peut, sans dépenses excessives, être placée à portée du village.

Nous pensons, d'ailleurs, que, si le Conseil Général estime que l'affaire mérite d'être examinée à fond, le mieux serait que, sans préjuger sa décision définitive, il fasse étudier lui-même un avant-projet.

Montauban, le 3 avril 1905 ■

Si le Conseil général estime que l'affaire mérite d'être examinée à fond, le mieux serait que, sans préjuger sa décision définitive, il fasse étudier lui-même un avant-projet.

Darras contre Clémencey ou Darras avec Clémencey

Deux propositions à un an d'intervalle sur un dossier aussi complexe, c'est déjà étonnant. Dans les deux rapports des ingénieurs reproduits ici en partie, il est noté des différences notables (voie métrique contre voie normale, site propre ou site sur route train ou tram); mais il y a des similitudes, notamment à propos de la question du terminus à Caylus ; en haut ou en bas ? Dans le rapport d'évaluation, de son projet il était conseillé à Darras et Cie de passer du train au tram. Ce que fait Clémencey très vite : n'est-ce pas un signe d'entente ?

Normalement, on se dirait : voici deux concurrents qui ont travaillé leur dossier et que beaucoup de choses opposent. Mais à regarder ailleurs, en l'occurrence dans le département des Landes, on voit qu'à la même époque, dans les consultations que fait le Conseil général pour ses lignes d'intérêt local, il y a tout naturellement différentes offres pour chaque ligne. Et que parmi les réponses faites (et infructueuses), on trouve Darras-Clémencey avec, entre les deux noms, un court trait d'union qui pourrait en dire long sur l'attelage fait par Darras, le Parisien et Clémencey, l'Arcachonnais. (Voir dans les annexes, page 040) Nous restons avec notre perplexité. ■

Fin des tergiversations

L'ingénieur en chef l'avait dit à plusieurs fois : il faut en finir. Assez de ces propositions plus ou moins solides : «le mieux serait que, sans préjuger sa décision définitive, il fasse étudier lui-même un avant-projet.»

Les années 1905 à 1909 verront enfin deux décisions majeures : l'adoption de la formule tramway sur voie métrique que les services techniques des Ponts-et-Chaussées prônaient depuis des années... et la prise en main des projets par le Conseil général, par le Département, qui choisit les concessionnaires (avec un grand emprunt pour financer le réseau) : deux décisions qui, de fait, sont dans le droit fil de ce que choisissent majoritairement les Conseils généraux en France. Quitte à combler les déficits*, autant le faire avec des structures parapubliques.

* Ce point des finances, des conventions, des subventions, des déficits est traité plus loin.

1907

Changement de concessionnaire : Compagnie générale des Travaux publics et particuliers, dont le siège est à Paris, 56, rue de Provence.

Extrait :

Il ne lui reste plus qu'à arrêter son choix., La Commission des tramways après avoir rappelé une à une chacune des propositions de ces candidats [10 au total], après avoir pesé le côté avantageux ou défavorable pour le Département des unes et des autres, a définitivement fixé son choix qu'elle propose à la ratification de l'assemblée départementale.

Sans doute, quelques concurrents ont paru peu sérieux, en raison même des conditions beaucoup trop avantageuses qu'ils faisaient au Département. D'autres ont majoré leurs prix dans des proportions inacceptables ; quelques-uns ont aussi, par contre, modifié leurs propositions primitives dans de telles proportions que leurs offres revêtaient, par cela même, un caractère suspect.

Ce n'est qu'en 1909 qu'un réseau de 180 km, réparti en six lignes, est déclaré d'utilité publique et concédé à la Compagnie Générale de Travaux Publics et Particuliers, dirigée par M. Fougerolle.

«Vingt-huit années d'études ont été nécessaires pour parvenir au stade de la réalisation et clôturer la période des avant-projets du réseau ferré départemental de Tarn-et-Garonne...

C'est, en effet, par convention en date du 30 août 1909, que le Département rétrocède à la « Compagnie Générale de Travaux Publics et Particuliers », dont le siège est à Paris, 59, rue de Provence, la construction, et pour les 65 années à dater du 31 décembre 1909, l'exploitation d'un réseau départemental de tramways à voie d'un mètre et à traction mécanique... Par décret en date du 17 septembre 1909, le département de Tarn-et-Garonne est autorisé à lancer un emprunt de 8.679.267 F remboursable en 65 années, et produisant un intérêt annuel de 3,75 %, afin de couvrir le financement du réseau. Et les premiers travaux commencent immédiatement...

Le 22 avril 1910 est constituée à Paris la société anonyme dite « Compagnie des Tramways du Tarn-et-Garonne » (T.T.G.), dont le siège est à Paris, 44, rue Blanche et le siège administratif à Montauban : 7, boulevard Garison. Par décret en date du 12 juin 1911 (J.O. du 21 juin 1911) elle est autorisée à se substituer, en tant que concessionnaire du réseau départemental, à la Compagnie Générale de Travaux Publics et Particuliers.

(Le 31 janvier 1932, le Département racheta le réseau à la Compagnie des Tramways de Tarn-et-Garonne. Voir pages 022 et suiv.)

Les travaux d'infrastructure des lignes du réseau, ainsi que l'édification des haltes et stations avancent rapidement...

Pendant les travaux, d'inévitables pétitions de dernière heure se manifestent et demandent le déplacement d'une station, la création d'une halte ou même une modification de tracé. Le dossier de ces demandes est imposant et il est compréhensible qu'il n'est plus possible d'y donner droit, car cela entraînerait une modification du traité de concession et un déséquilibre budgétaire certain.

Ces demandes sont donc repoussées, sauf une légère modification de tracé de la ligne Caussade-Caylus, dans la traversée de l'agglomération de Caussade. Cette modification fait l'objet d'un avenant en date du 17 mars 1911, approuvé par décret du 3 septembre 1911 (J.O. du 9 septembre 1911). (voir page 072).

3

PRENDRE LE TRAIN ?

EN VOITURE !

1913 - 1933

Ça roule

Après tous ces préliminaires, on arrive à l'acte : prendre le train. C'est la partie la plus connue de l'histoire tant le chemin de fer passionne. Nous emprunterons successivement ce qui est au sol : le tracé (avec ses contournements pour remonter la pente), les gares, le matériel roulant et enfin les passagers...

Après les projets de Darras, on est enfin arrivé à un tracé plus sage, une voie métrique, bref, un tramway à vapeur.

Le tracé est quasi rectiligne suivant la nationale, sauf à emprunter des détours pour affronter quelques pentes

qui poseraient problème. Sur cette carte Michelin des années cinquante, la ligne est curieusement encore visible alors qu'elle a été démontée et vendue avant la guerre. Le trait noir suit la nationale avec des petits écarts que l'on peut encore voir sur le terrain.



22 km
4 gares :
Caussade - gare et dépôt
Septfonds
Lavaurette
Caylus



Ligne, voies et rails

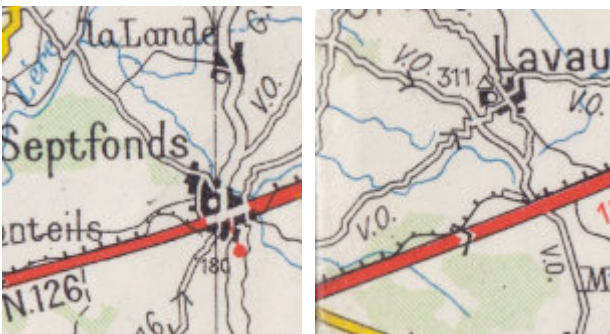
Une grande partie des lignes du réseau était posée en accotement des routes et chemins, mais sur une plateforme indépendante exclusivement réservée à la circulation du chemin de fer et séparée de la chaussée même par une murette continue de 20 centimètres de hauteur.

Pour le Conseil général, c'était une préoccupation constante : ne pas mélanger les genres pour éviter des accidents.

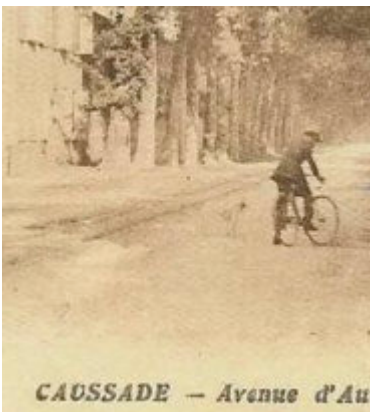
1878 « La seule objection de principe qui ait été faite est relative aux dangers que ces chemins de fer peuvent faire courir à la circulation ordinaire sur le restant de la route.

À cela deux réponses : d'abord il faudra exiger que ces chemins soient le plus possible en contre-haut de la route afin que les voitures ne puissent pas s'engager sur la voie qui serait alors une sorte de trottoir ; ensuite il convient de faire observer qu'il ne s'agit pas ici de trains de grande vitesse, que ces trains, composés tout au plus de deux ou trois voitures, ne seront pas très-nombreux, 4 à 6 par jour, tout au plus, en comptant l'aller et le retour. Il n'est pas téméraire de conjecturer que les chevaux, bœufs, moutons, etc., etc., s'accoutumeront bien vite à ce bruit et à ce passage du train : ce ne sera qu'un inconvénient très-faible et tout temporaire, qui n'est pas à comparer avec l'intérêt immense que présente cette création ».

Pour éviter les rampes trop prononcées ou les virages trop brusques des routes, ou encore pour raccourcir des distances, la ligne s'évadait en déviation.



Sur cette ligne, les plus importantes étaient celles de :
Lugan-Dardenne (entre Monteils et Septfonds) et
Bourrel- Lavaurette

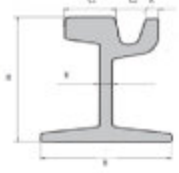
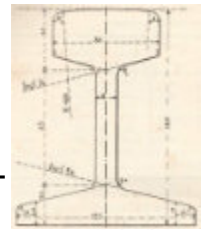


- La voie était à l'écartement d'un mètre, et cet écartement passait à 1 m 01 dans certaines courbes prononcées.

- Le rail Vignole, appartenait à deux types
a) le type "Économique", d'un poids de 20 Kg au mètre.

b) le type "Standard" d'un poids de 20 Kg 760 au mètre.

Les traverses, en chêne créosotées et en pin sulfaté, étaient posées tous les 80 centimètres, sauf sur certaines portions de voie où l'on en trouvait une tous les 60 centimètres.



- la traversée à niveau (et les rares portions de voie noyées dans la chaussée dans certaines villes) utilisait le rail avec contre-rail (rail avec gorge) ;

- la voie était simple sur toutes les lignes. À l'intérieur des gares, l'entr'axe normal entre voies parallèles était de 3m15. Les voies étaient posées sur ballast de cailloux concassé.

- le rayon minimum des courbes était en pleine voie de 75 mètres. Dans les gares, ce rayon descendait à 40 mètres.

- la majorité des lignes était à profil difficile, et les rampes de 32 à 35 ‰ étaient fréquentes d'où le recours aux déviations qui, en allongeant le linéaire, atténuait la pente de la voie.



Le départ de la déviation de Bourrel qui se termine à Lavaurette

et en-dessous, celui qui, à Dardenne, attaque la descente vers Lugan et Caussade.



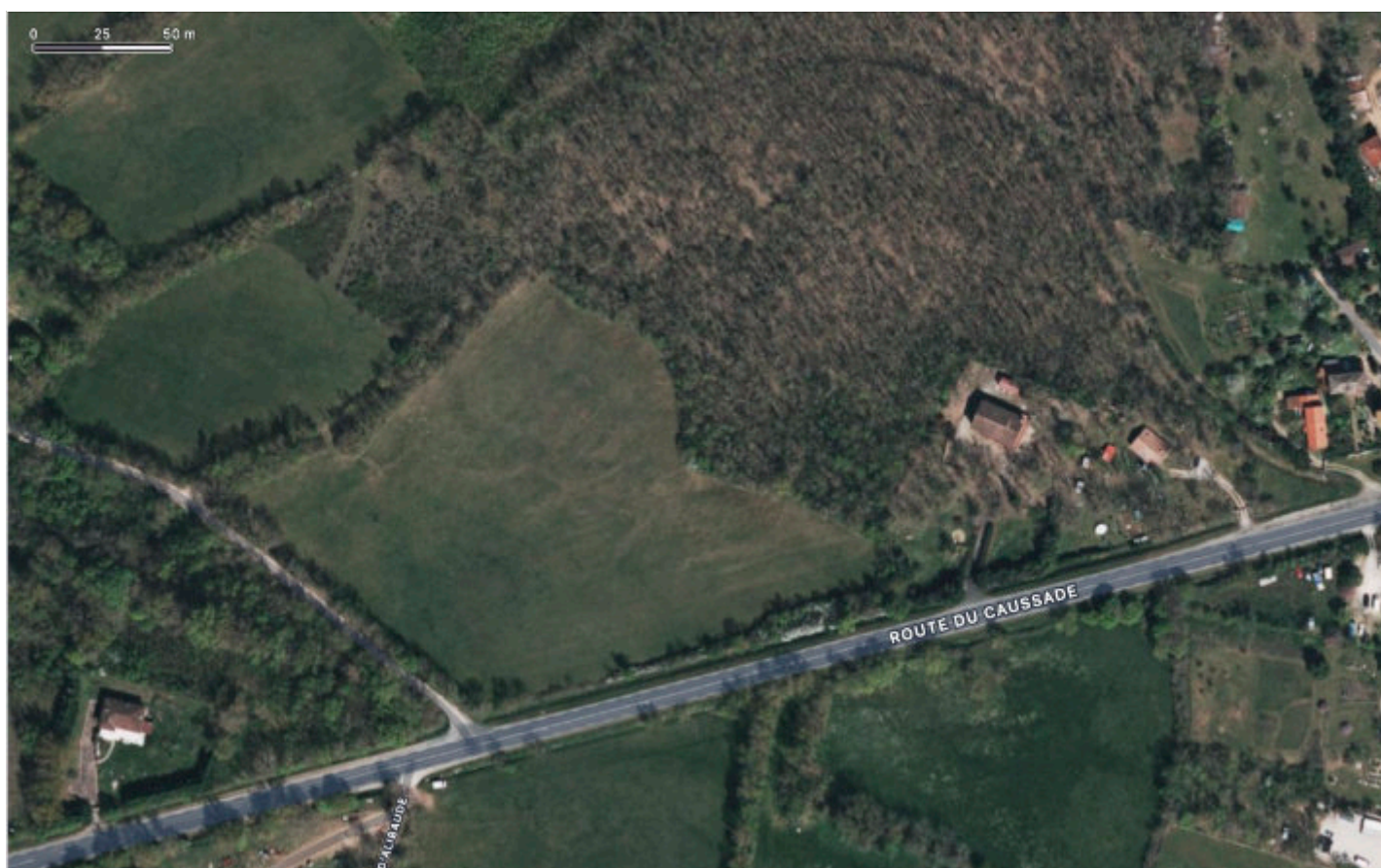
Capture d'écran de Google street : nous sommes tout près du radar : on devine à gauche de la route, à la hauteur de l'automobile, le commencement du contournement qui conduira à Dardenne





Vue satellite des traces des contournements de côtes par la ligne Caussade-Caylus : en haut, vers Lavaurette, le site de Lamandine. on voit à droite l'embranchement de la ligne qui part vers le nord-ouest qui passe de part et d'autre du bâtiment de la petite gare et qui s'en va vers l'ouest.

En bas, le tracé Lugan-Septfonds : l'embranchement se fait à l'est, au lieu-dit Dardenne ; la ligne décrit une grand demi-cercle pour retrouver la nationale en direction de Caussade. Ce tracé, quand on est au sol, devient de plus en plus difficile à retrouver car de plus en plus embroussaillé.



Le matériel roulant

Le réseau des Tramways de Tarn & Garonne (T.T.G) s'équipe assez rapidement en locomotives, les dernières étant livrées pendant le conflit, en 1915.

Toutes ces machines sont du type 030T (trois roues motrices), d'un poids à vide de 17 tonnes et possèdent des caractéristiques dimensionnelles et mécaniques identiques. Les trois premières (n° 3, 4, 5) sont construites par les Établissements Buffaud & Robatel à Lyon en 1911

La suivante n° 13 affectée au dépôt de Caussade est livrée par les Établissements Corpet-Louvet en 1915. Cette machine présente quelques différences d'aspect, essentiellement au niveau de l'abri pour le personnel de conduite

Caractéristiques.

Longueur : 5,795 m - Largeur : 2,10 m

Hauteur au-dessus du rail : 3,30 m

Poids en service : 21,645 kg

Capacité en eau de la chaudière : 1485 l. (108 tubulures dans le foyer)

Capacité des caisses à eau : 2.400 l.

Consommation maxi : 70 l. d'eau au km, soit 34 km d'autonomie.

10 litres d'eau vaporisée par kg de charbon. Soute à charbon : 560 kg - 5 à 7 kg de charbon au km, soit 80 km d'autonomie,

Diamètre des roues à 8 rayons : 960 mm



En gare de Caussade

Préparation de la machine :

Tous les matins, le mécanicien et le chauffeur doivent nettoyer le cendrier de la machine avec un racloir à long manche, garnir le foyer avec du papier et du bois, ouvrir le capuchon de la cheminée, allumer le feu dans le foyer, nettoyer la boîte à fumée pour enlever le fraïsil (la suie), remplir le réservoir à graisse, faire le plein des caisses à eau, charger la soute à charbon, graisser le mécanisme d'embellage et les boîtes de roulement des essieux.

Deux heures après l'allumage du feu dans le foyer, la pression normale de la vapeur est atteinte, après quoi la machine peut être mise en route.

(Source : Association des Amis de Septfonds) ■



L'autorail Horne et Buire

En 1923, la Compagnie des Tramways du Tarn & Garonne se voit proposer des automotrices à moteur à essence, par De Dion-Bouton, Renault, Berliet, Crochat, Coindet, Saurer, Horne et Buire. Cette dernière a été retenue et le 8 juillet 1924 est livrée en gare de Causade Paris-Orléans une automotrice (la n° 2) affectée au dépôt de Causade. Équipée de deux essieux, elle est divisée en trois compartiments, un pour les voyageurs avec banquettes et accoudoirs vernis et convenablement galbés (14 places assises, 26 en surcharge), un pour les bagages et un pour la poste. Les châssis vitrés mobiles sont munis de stores à rouleaux

Ne disposant que d'un seul poste de conduite, elle doit être retournée sur les plaques tournantes modifiées installées à Causade et à Caylus Sa mise en service réelle n'a lieu que le 24 octobre 1924 après plusieurs essais de "réception". Elle circulera jusqu'à l'année 1933.

Le Conseil général en 1926 fait le point :

3° Voitures automotrices. — Les trois voitures automotrices dont le Département a fait l'acquisition sont en service. Elles répondent largement, dans leur ensemble, aux stipulations du marché.

Etant donné le profil difficile de certaines lignes du réseau, les automotrices assurent un service dont l'horaire s'inscrit exactement dans celui des trains-vapeur; il n'y a donc pas eu accélération du service, et cela ne paraît pas s'imposer jusqu'à présent.

La principale difficulté consiste à organiser le double service vapeur et automotrice. En effet, même sur les lignes où les automotrices tendent à être le plus utilisées, on est cependant amené, à cause du trafic marchandises et des délais de transports, à faire un train-vapeur au moins tous les deux jours.

L'emploi des automotrices tend donc simplement à remplacer un certain nombre de trains-vapeur.

Le trafic voyageurs ne paraît pas devoir augmenter du fait de l'emploi des automotrices. D'ailleurs le but du Département et de la Compagnie des tramways était simplement d'arriver à une réduction des dépenses.

Il est difficile d'exprimer en chiffres absolus les réductions dues à l'utilisation des voitures automotrices, en

raison de l'augmentation constante des salaires du personnel et du prix des matières premières.

On ne peut guère comparer entre elles que les dépenses de mouvement. Le rapport entre les deux chiffres obtenus a suivi naturellement les variations fréquentes dans les prix de l'essence et du charbon.»

Ces automotrices furent immatriculées 1 à 3 et affectées aux dépôts de Montauban, Causade et Valence suivant leur ordre d'arrivée sur le réseau.

Elles étaient équipées d'un moteur Ballot à essence de 42 CV à 4 cylindres (1 200 tours minute) d'une cylindrée totale de 5 litres 300, Le but de cette acquisition était d'abaisser la consommation de charbon.

Elles étaient à deux essieux, dont un moteur et à transmission mécanique.

Un seul poste de conduite, et retournement sur les plaques tournantes en bout de ligne, Elles comportaient un compartiment postal, un compartiment à bagages de 800 kg de charge, 14 places assises, et 26 places maximum en surcharge.

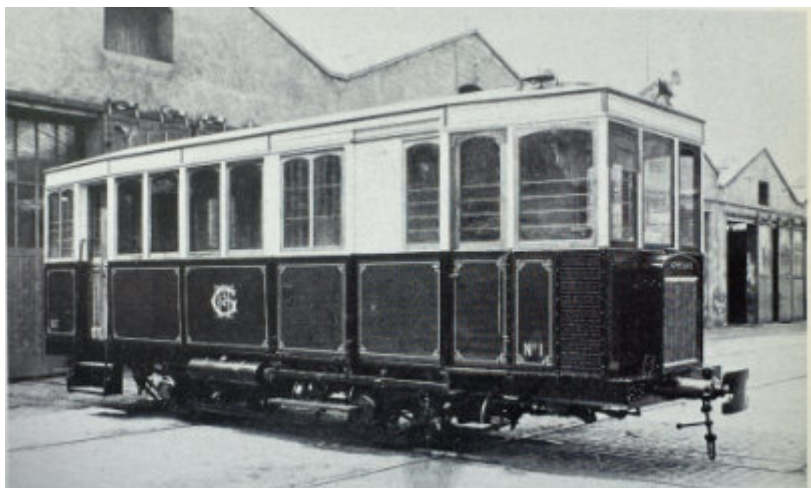
Leurs cotes principales étaient les suivantes :

largeur hors tout : 2 m20
Hauteur hors tout : 3 m24
Longueur caisse : 8 m 232
Empattement total : 3 m.
Poids à vide : 8 570 kg
Poids en charge : 11 120 Kg.

Leur consommation moyenne aux 100 km, s'établissait entre 42 et 49 litres.

Elles furent trop faibles pour assurer le service que l'on en attendait, et leur faible capacité les reléguèrent au rang de matériel de complément, alors qu'elles eussent dû pouvoir assurer au contraire le remplacement des convois vapeur pour le service voyageur.

Cette acquisition ne règle donc en rien le problème du déficit. Comme il n'y a que trois autorails pour les lignes, il faut jongler avec les besoins et faire passer les machines d'une gare à une autre.



L'autorail à essence Horne-&Buire - 1924) destiné aux TTG vue à sa sortie d'usine dans la région lyonnaise.
Collection Henri Domengie



En gare de Causade, l'autorail

Le matériel roulant : les wagons

Le matériel remorqué, à deux essieux, de type absolument classique, est entièrement construit par la Société Decauville. Voie étroite oblige, les véhicules ne comportent qu'un seul tampon central de 380 mm, sous lequel est fixé l'attelage à vis.



Ce détail d'une photo (voir page suivante) du site de Caussade permet de voir toute la série des wagons du tramway : voyageurs fourgon, tombereau, plate-forme

La Compagnie des Tramways Tarn & Garonnais, optimiste sur l'avenir de cette ligne, investit beaucoup sur le matériel confié au dépôt de Caussade.

La dotation de 1913 comprend :

- des voitures à voyageurs avec accès par plate-forme d'extrémité, parmi lesquelles on distingue 20 voitures mixtes de 20 places (6 en 1^{ère} classe, et 14 en 2^{ème}) et 30 voitures de 2^{ème} classe d'une capacité de 24 places.

11 fourgons à bagages avec compartiment postal admettant une charge de 5 tonnes,

10 wagons couverts,

10 wagons tombereaux (wagons sans toiture),

3 wagons plats

Tous les véhicules à marchandises acceptent une charge de 10 tonnes.

Cette dotation est complétée par un wagon réservoir d'une capacité de 8 800 litres avec pompe qui sert à l'alimentation en eau du réservoir de Caylus, et par une grue roulante d'une force de 5 tonnes.

Pendant la Guerre, un certain nombre de ces wagons sont réquisitionnés pour les besoins de l'armée (voir dans les annexes les pages 019 et suiv.).

Le wagon réservoir est également réquisitionné, malgré l'opposition du responsable de la ligne, ce qui nous permet de comprendre à quoi il servait.

"Tous les quatre jours ce wagon sert à remonter à Caylus 8,8 m³ d'eau prise à Septfonds ou à Caussade, notre consommation étant à Caylus de 2 m³ par jour.

Ce wagon nous est donc absolument indispensable pour l'approvisionnement en eau de nos machines. Je ne sais même pas comment on pourrait y suppléer par une installation de fortune, car ce wagon est muni d'une pompe et de tuyaux raccords s'emboîtant exactement à d'autres fixés à demeure au château d'eau de Caylus"

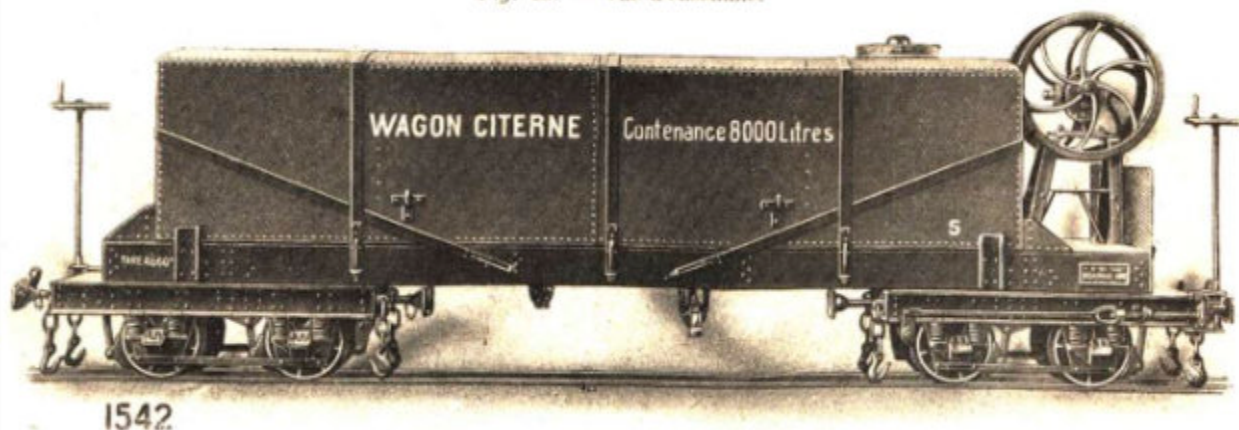
Ce wagon est néanmoins remis à l'autorité militaire le 6 octobre 1916. Après la guerre, retrouvé en janvier 1921 sur une voie de garage à Vassigny (Aisne) il est rapatrié sur Caussade pour reprendre son service.-

Comme pour le parc "voyageurs", le parc "marchandises fut très nettement insuffisant. Il fut bien question en 1923, puis en 1924 et enfin en 1925 d'acheter une quinzaine de wagons couverts mais malheureusement aucune suite ne fut donnée, si ce n'est en 1926 la transformation de 10 tombereaux en 10 couverts... On imagine facilement, les difficultés énormes que devait présenter, avec une telle pénurie de matériel la composition des divers convois...

CITERNE.

Fig. 15. — Vue d'ensemble.

Dessin d'un wagon-citerne de chez Decauville ; a priori le modèle utilisé pour amener l'eau à Caylus.





**Le matériel
roulant dans
les
photographies
d'époque**

Caussade



Caussade



Septfonds



Septfonds



Septfonds



Septfonds



Septfonds



Septfonds



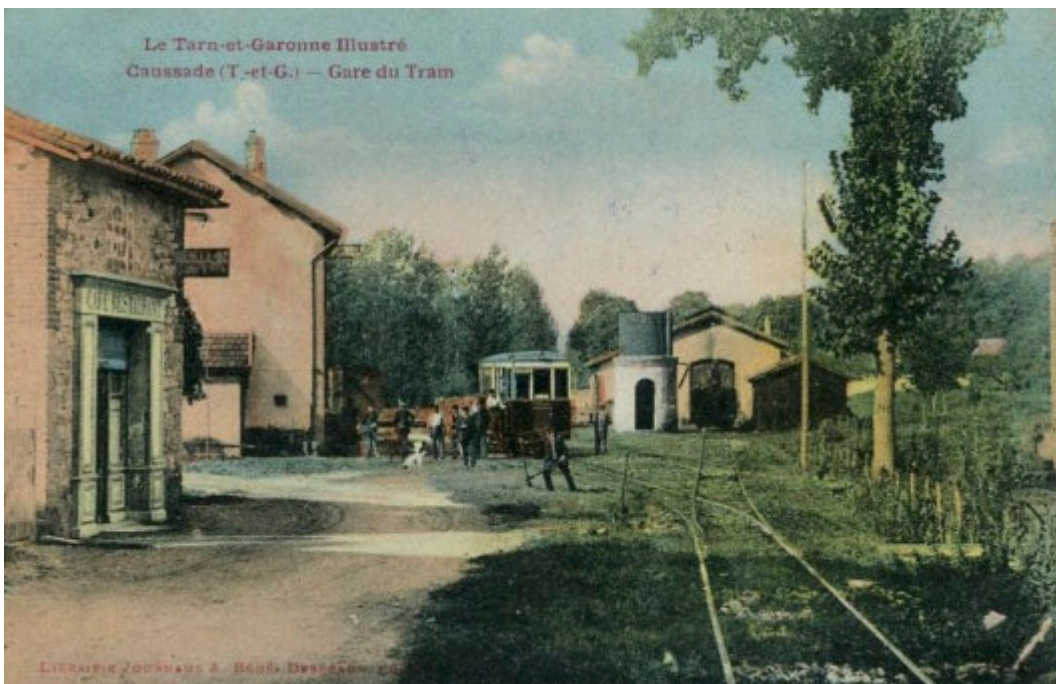
Septfonds



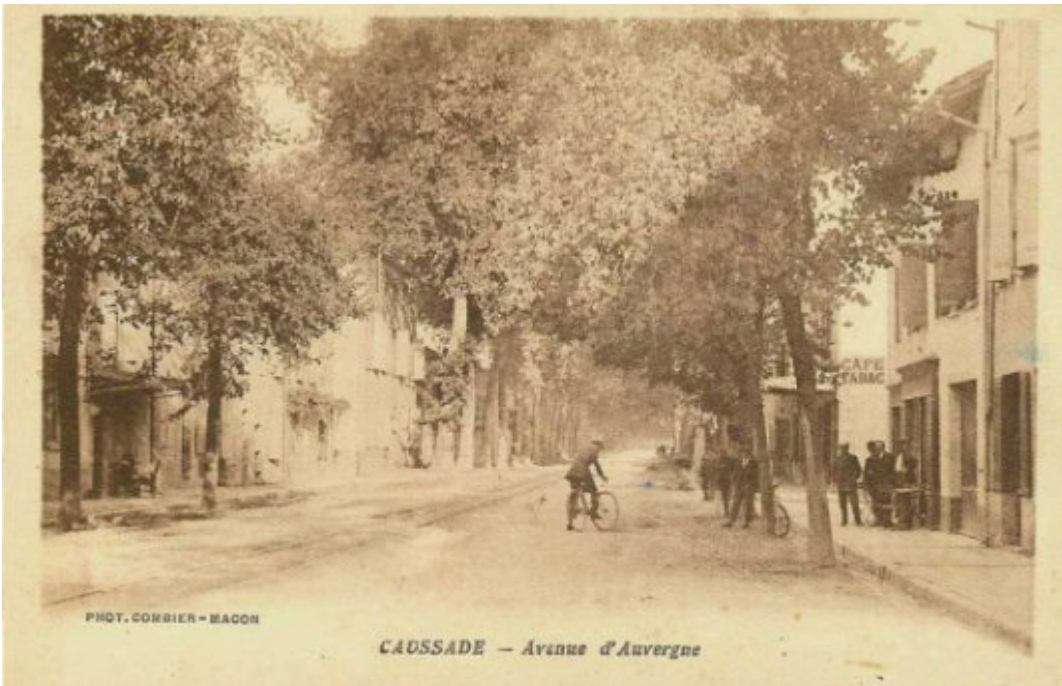
Caussade



Caussade



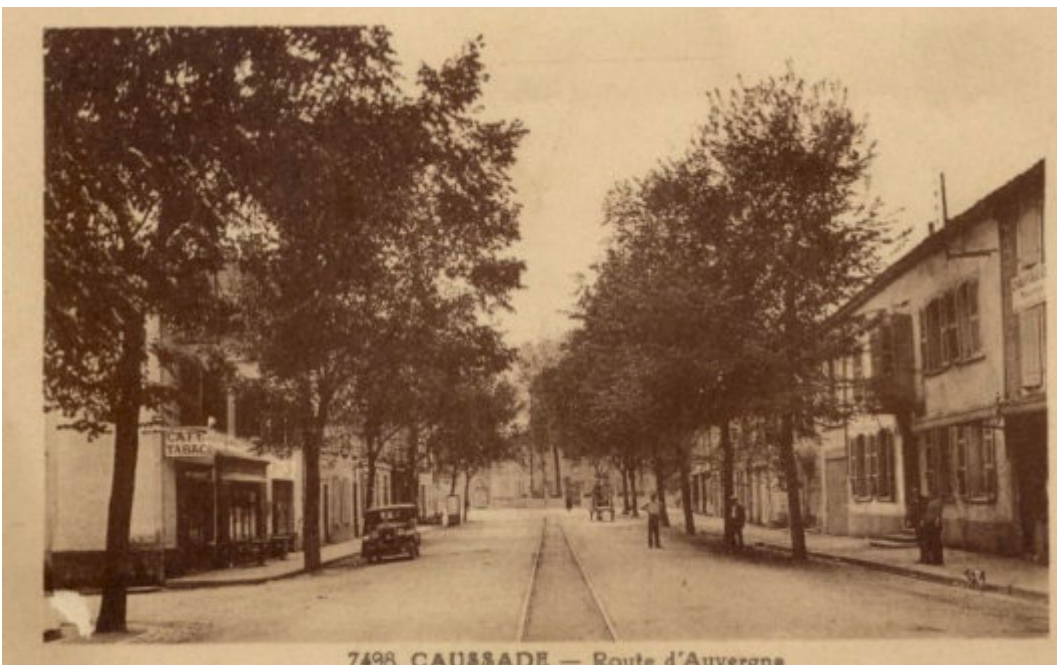
Caussade



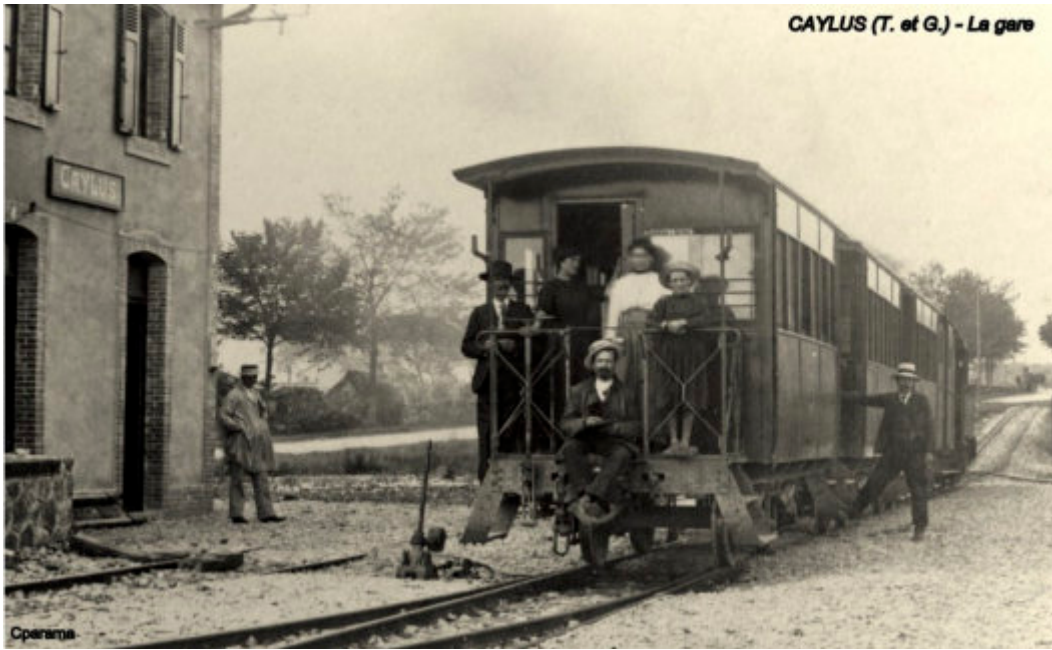
Caussade



Caussade



Caussade



CAYLUS (T. et G.) - La gare

Opéra

Caylus



Caylus



Caylus

Le matériel fixe : grues, châteaux d'eau...

Pas de machine à vapeur sans eau : chaque gare est flanquée d'un réservoir bien reconnaissable. Même la gare de Caylus qui doit être ravitaillée en eau par le wagon citerne (page 31) a son réservoir qui permet de faire le plein et remplir la locomotive.

La locomotive a 34 km d'autonomie, ce qui ne permet pas de faire un aller-retour (44 km). Donc, à chaque terminus, il faut faire le plein.



Autre équipement visible, mais dans les gares les plus importantes comme au dépôt de Caussade : la grue de 5 mètres. Mais dans les gares secondaires, tout se faisait à la main.

Dans les terminus, au bout de chaque ligne, une plaque tournante permettait à la locomotive de faire demi-tour pour repartir dans l'autre sens. À cette époque, les plaques étaient mues à la force des bras, ce qui n'était pas rien vu le poids des machines (17 tonnes à vide). Ces plaques, comme tout le reste, ont disparu, vendues à la ferraille lors de la liquidation du réseau (voir pages 032 et suiv.).

Principe d'alimentation d'un Château d'eau.

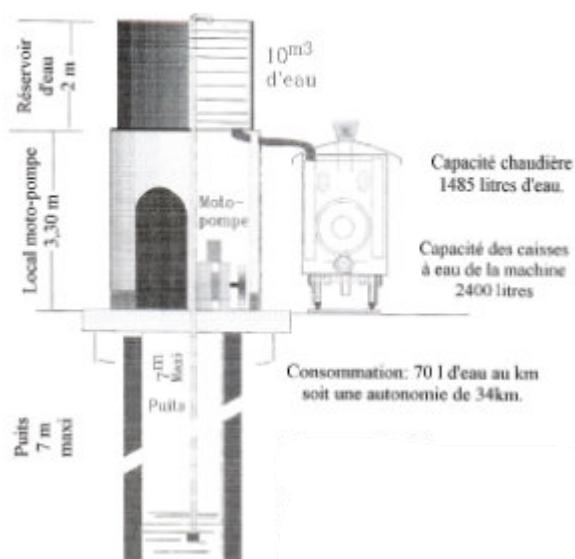


Schéma de fonctionnement d'un château d'eau (source : Association des Amis de Septfonds, page 26). Question : quelle était la source d'énergie de la motopompe dans les premières années du réseau ?

Structure emblématique de la civilisation de la vapeur : le château d'eau



Septfonds



Caylus



Caussade

Haltes, gares, dépôt, quai de transbordement.. et café de la gare

Lieu important, marqueur du progrès, la gare a un rôle économique, mais aussi social : on attend le train. Cette attente est l'occasion d'échanger, de parler ; dans la gare, sur le quai mais aussi au café.

Et il n'est donc pas anodin de rappeler qu'à côté de la gare, il y avait le café de la gare. À Caylus, le bâtiment est encore en état, restauré en habitation. À Caussade, une carte postale laisse entrevoir la mention : café, restaurant : il est devenu Bistrot de la Halle.. Quant à Septfonds, en plein cœur de la ville, l'offre ne manquait pas.

Une gare, c'est un bâtiment où, au rez-de-chaussée, on achète le billet, on attend et on discute. Dans l'arrière-boutique se gère l'intendance : gestion des voyageurs, gestion de la circulation, : bureau, office, réserves. Au premier étage, c'est, la plupart du temps, le logement du chef de gare. Dehors, attenantes, les toilettes.

Sur le côté, un quai surélevé, bordé de fer, permet de faciliter chargement et déchargement des marchandises.

Pour décrire les quatre gares de la ligne, le plus simple est de se référer à la publication des Amis de Septfonds, qui étaient les mieux placés pour retrouver ces souvenirs, les dossiers administratifs étant plutôt pauvres sur ces sujets, sauf à propos de la halle de marchandises de Septfonds (dossier qui passait par des fonds publics, donc par une délibération du Conseil général. ■ (Cf. annexes, page 020 et suiv.)

Caussade

Ces bâtiments sont reliés entre eux par plusieurs voies, avec une antenne vers la gare de la Compagnie du Paris-Orléans (gare actuelle) pour assurer la correspondance avec le grand réseau. À cet effet est créé, un chantier de transbordement avec 2 voies parallèles à la voie à



Ancien café de la gare, à Caylus.



Café-restaurant à côté de la gare à Caussade, devenu Bistrot de la Halle, un équipement chassant l'autre.



écartement normal et où s'effectue la majorité du trafic des marchandises mais aussi des voyageurs.

De ce passé il reste, le bâtiment des voyageurs restauré, devenu aujourd'hui halte -garderie et le bâtiment de l'atelier-dépôt utilisé pendant une période comme caserne des pompiers avant de redevenir atelier de réparation de véhicules automobiles. ■

Gare de Caussade : la crèche Chapi-Chapeau



1925 La municipalité de Septfonds et le président de l'Union des fabricants de chapeaux de paille m'ont adressé une lettre demandant que cet agrandissement soit réalisé tout de suite, de manière à ce que les expéditions de la campagne prochaine puissent se faire par le tramway.

Les habitants de Septfonds, il faut le reconnaître, regrettent quelque peu d'avoir une ligne de tramway non utilisée. Ils nous disent : « Si vous, Département, vous consentez à faire ce que nous demandons, nous prenons l'engagement moral d'assurer tout notre trafic par le tramway, non seulement celui des chapeaux de paille, mais tout le trafic commercial de la ville. Il est certain qu'on ne peut pas prévoir d'une manière précise quel sera le résultat de ces engagements ; il est cependant intéressant d'essayer de transformer cette ligne, qui est largement déficitaire.

On nous demande la construction d'un vaste abri permettant de manutentionner facilement un nombre important de colis, qui pourrait aller jusqu'à 300 par jour à certaines époques. Enfin, il y a actuellement dans cette gare un personnel de fortune et il faudrait que les usagers ne fussent pas dans l'obligation de faire la besogne des employés.

Il sera aussi demandé l'installation d'une plaque tournante, signe que la circulation entre Caussade et Septfonds était la plus importante, comme une section à part . ■



La gare voyageurs et ce qui a été le dépôt des locomotives (comparer avec les cartes postales insérés dans les pages précédentes).

Côté gare SNCF actuelle, il reste encore bien visible le terre-plein sur lequel étaient posées les deux voies du chantier de transbordement.

Le réservoir du château d'eau avait été réutilisé ; perché sur un socle provisoire, pour irriguer les "jardins ouvriers caussadais", il est aujourd'hui disparu. ■

Septfonds

La station construite entre le terrain des sports et la nationale n° 126 est desservie par trois voies dont deux situées de chaque côté du château d'eau (alimenté lui aussi par l'eau de la ville).

Subsistaient, outre le bâtiment en parfait état, le socle en béton du château d'eau (disparu) et enfin un quai de chargement couvert avec une halle des marchandises agrandie en 1926 à la demande des industriels et l'appui de M. Léonce Granié, conseiller général du canton. Ce bâtiment est en partie occupé - et modifié - par un commerce.

Extrait (voir page 020)

La gare de Septfonds aujourd'hui, côté rue ; les voies étaient de l'autre côté du bâtiment. L'autre image montre ce qu'il reste de la halle de marchandise demandée en 1925 par les chapeliers.



Caylus



La station terminus, édiflée en haut de la cte, tait quippée d'un solide heurtoir , d'une plaque tournante et d'un rservoir d'eau alimenté par un wagon spcial prenant l'eau à Septfonds ou à Caussade.



Vues satellite du site de la gare de Caylus : le trait ombré sur l'image correspond au quai de la gare qu'on voit sur la photo ci-dessus. :

Le bâtiment des voyageurs flanqué d'une petite halle couverte et d'un quai haut de chargement, témoigne encore de cette aventure ferroviaire. L'impasse de la gare (voir page 26) rappelle aussi ce qu'a été ce petit bout de Caylus qui a eu une grande importance. De l'autre côté de la nationale, tait le café de la gare donc l'architecture n'est pas sans évoquer le style ferroviaire. ■

Lavaurette

Pour compléter ces descriptions, ajoutons la gare de Lavaurette : en théorie, sur les plans, ce n'est pas une gare

au sens administratif : pourtant ce site (Lamandine) a tout d'une gare ; un bâtiment, un quai, deux voies de chaque côté du bâtiment. C'était un arrêt important pour les populations vivant de chaque côté, nord et sud de la voie : sud vers Servanac et nord vers Lapenche et au-delà vers Puylaroque. Aujourd'hui, la propriété est habitée, signalée à l'entrée par un petit panneau « la gare » et le dessin d'une voie ferrée (voir page 26). De part et d'autre, l'emprise de l'ancienne voie, ici en site propre, est encore aisément discernable. ■





La liaison avec le P.O - Paris-Toulouse Le problème de la gare marchandises

Suivant mentalement le tracé des voies dans ce qui a été la gare voyageurs de Caussade, passant entre le bâtiment et l'ancien dépôt, allant en direction de la voie ferrée actuelle, on tourne à droite et on arrive dans un espace un peu désordonné. Principaux vestiges : un grand bâtiment de briques, prolongé par un grand quai à ciel ouvert., longé au nord par une voie de desserte de ce bâtiment ; de l'autre côté de la zone vide, une autre voie ferrée électrifiée mais apparemment pas utilisée.

À cet endroit, se faisaient les échanges entre les deux réseaux. L'espace vide correspond à la place qu'occupaient deux voies de la ligne Caussade-Caylus, voies qui ont été déposées.

La différence de métrique entre les deux réseaux interdisait une utilisation en commun de matériel roulant. Si le choix de la voie étroite avait été commandé par une question de prix de revient, il y avait eu une autre raison, peu évoquée celle-là : la crainte - initiale au moment de la définition des réseaux et des rôles de chacun - d'un monopole des grandes compagnies de chemin de fer.

Ce problème de raccordement engendrait une manipulation des marchandises, une contrainte forcément gênante.

La grande halle marchandises avec son quai dépendait du réseau principal. Mais servait-elle dans ces échanges prise qu'elle était entre les deux voies de desserte ?

Lire page 58 les débats entre économistes du chemin de fer sur cette question : la différence de gabarit et la rupture de charges ont-elles une importance dans la rentabilité, l'usage des tramways. Soit quel est le rapport entre desserte de proximité et destinations lointaines ? ■

Débats au Conseil général en 1908 à propos des haltes et des arrêts

M. Bordaries examine successivement les vœux qui ont été émis au cours de l'enquête.

Création d'un arrêt facultatif à Lugan-Haut

La rampe de 35 millim. qui existe sur ce point ne permet pas un arrêt facultatif ; on ne pourrait l'établir qu'en modifiant la rampe, ce qui n'entraînerait qu'une insignifiante augmentation de dépenses ; l'arrêt de Dardenne distant seulement de 1,800 de la station de Septfonds, pourrait alors être supprimé. D'ailleurs, rétablissement ou la suppression des haltes sont laissés à l'appréciation du Préfet.

M. Rey se déclare opposé à la suppression de l'arrêt de Dardenne, il fait valoir qu'un très grand nombre d'ouvriers qui habitent la campagne partiront tous les jours de ce point pour se rendre à Septfonds où ils sont occupés dans les diverses usines de la ville.

Le Conseil se rangeant aux observations du rapporteur, laisse à M. le Préfet le soin de fixer les arrêts qui devront être maintenus ou supprimés.

Le Conseil rejette aussi le vœu du conseil municipal de Lavaurette, relatif au déplacement de la halte.

M. Bordaries examine ensuite les modifications demandées au sujet de l'emplacement choisi pour la station

de Caylus : établissement de la station au centre de la ville.

Le rapporteur explique que la gare ne peut pas être construite au bas de Caylus pour les raisons suivantes : supplément considérable de dépenses pour la construction, l'entretien et l'exploitation de la ligne ; établissement de la voie sur plateforme indépendante le long des coteaux qui bordent la Bonnette, coteaux parfois abrupts, d'autres fois formés de terrains sans consistance et sujets à éboulements ; allongement du parcours de plus de 4 kilomètres, chaque kilomètre devant coûter environ 80.000 francs en raison des travaux considérables à effectuer sur ces points, ce qui porterait l'augmentation de la dépense à 330.000 francs.

Le rapporteur demande donc au Conseil de rejeter les modifications réclamées et de s'en tenir à l'avant-projet.

Conformément aux conclusions du rapporteur, et après avoir entendu les observations de M. Moissenet, le Conseil décide le maintien de la station au point choisi.

M. Garrisson demande l'étude d'un tracé passant par Lacapelle-Livron et insiste pour que la station de Caylus soit placée sur un point plus rapproché de la ville.

M. Bordaries fait remarquer que cette modification donnerait lieu à une nouvelle étude qui ne ferait que retarder l'exécution du projet et qu'on pourra toujours, ultérieurement, prolonger la ligne dans un sens ou dans un autre.

Le Conseil maintient le projet qui a fait l'objet de l'enquête ■

1915 : RETOUR D'UN VIEUX PROJET

Aller en train de Caussade à Saint-Projet : une idée qui avait déjà circulé au début du siècle quand avait été dessiné le trajet de Caussade à Caylus : soit passer par le nord pour continuer en direction de Villefranche.

Tramways départementaux. — Prolongement jusqu'à Saint-Projet de la ligne de Caussade à Caylus

« M. le Préfet a saisi votre Commission des tramways d'une lettre par laquelle MM. les Maires de Lacapelle-Livron, Loze et Saint-Projet demandent dans l'intérêt des communes traversées et en raison des besoins toujours plus grands du camp d'instruction militaire de Cantayrac, que la ligne de tramways de Caussade à Caylus soit prolongée jusqu'à Saint-Projet.

« Votre Commission est d'avis de renvoyer l'examen de tout projet nouveau, quelque intéressant soit-il, concernant des lignes complémentaires de tramways, jusqu'après l'achèvement des lignes déjà votées. »

M. LE PRÉSIDENT. Pas d'observations ? — Les conclusions sont adoptées.

M. MEURET, au nom de la Commission des tramways

En 1915, au Conseil général, un petit débat s'ouvre sur la demande des maires de LaCapelle-Livron, Loze et Saint-Projet : prolonger la ligne en usant de l'argument du camp militaire de Caylus et du champ de tir de Cantayrac. Prudemment, le Préfet renvoie ce dossier à plus tard quand toutes les lignes prévues dans le département seront terminées. ■

Haltes

Le tramway part de sa gare voyageurs, marque un premier arrêt «Place de la halle» puis aux Promenades.

Hors de la ville de Caussade, il s'arrête à Lugan-haut, soit à la hauteur de Monteils avant d'attaquer le détour qui mènera à Dardenne (où une halte qui n'est pas signalée dans les horaires est bien là, comme en témoigne la liste des incidents de circulation), Dardenne qui est un faubourg de Septfonds.

Après la ville, la halte suivante sera Bourrel où subsiste, comme à Dardenne, un abri pour le bus qui pourrait bien être le successeur de la halte du train.

Détour pour affronter la côte qui mène au carrefour de la route de Lavaurette, petite gare et retour à la nationale. Arrêts suivants : Lamandine-Vivens et Barthas-Lassalle, à la hauteur de ces deux hameaux espacés entre Lavaurette et Caylus (voir plan page 26).

Sous les horaires de la ligne sont indiqués les règles à observer. Pour les haltes, les arrêts dits temporaires, c'est à la carte : «faire signe au conducteur».

OBSERVATIONS

Article 1 - Les trains s'arrêtent obligatoirement aux stations et haltes.

Article 2 - Les trains ralentissent au passage des arrêts facultatifs avec abri, de façon à s'arrêter s'ils ont des voyageurs à prendre ou à laisser. Les voyageurs à prendre devront se tenir sur le trottoir et manifester au mécanicien par signe bien apparent leur intention de monter dans le train.

Article 3 - Aux arrêts temporaires autorisés par M. le Préfet, les trains ne s'arrêtent que s'ils ont des voyageurs à prendre ou à laisser. Les voyageurs à prendre devront se tenir du côté de la chaussée, au droit du poteau indicateur, et manifester au mécanicien par signe bien apparent leur intention de monter dans le train. Les voyageurs à laisser à ces arrêts devront avoir prévenu le chef de train de leur intention de descendre, avant le départ du train, de la station ou halte précédente.

Article 4 - Aux haltes et arrêts, les trains acceptent les chiens des voyageurs et leur bicyclette, sans paquetage ni surcharge. Les voyageurs sont tenus d'indiquer au chef de train leur destination en montant dans les voitures, en vue de l'établissement de leurs titres de transports.



Article 5 - Les arrêts temporaires visés à l'article 3 sont désignés ainsi qu'il suit : Lamandine-Vivens et Barthas-Lassalle

Article 6 - Il est spécifié que la Compagnie n'est pas tenue d'assurer la correspondance de ses trains avec ceux des grands réseaux.

Sous les tarifs, les mêmes clauses, en plus court :

Les trains s'arrêtent obligatoirement aux stations et haltes.

Aux arrêts temporaires autorisés, les trains ne s'arrêtent que s'ils ont des voyageurs à prendre ou à laisser.

Aux haltes et arrêts, les trains acceptent les chiens des voyageurs et leur bicyclette, sans paquetage ni surcharge ; les voyageurs sont tenus d'indiquer au chef de train leur lieu de destination en montant dans les voitures, en vue de l'établissement de leurs titres de transports.

Il est spécifié que la Compagnie n'est pas tenue d'assurer la correspondance de ses trams avec ceux des grands réseaux.



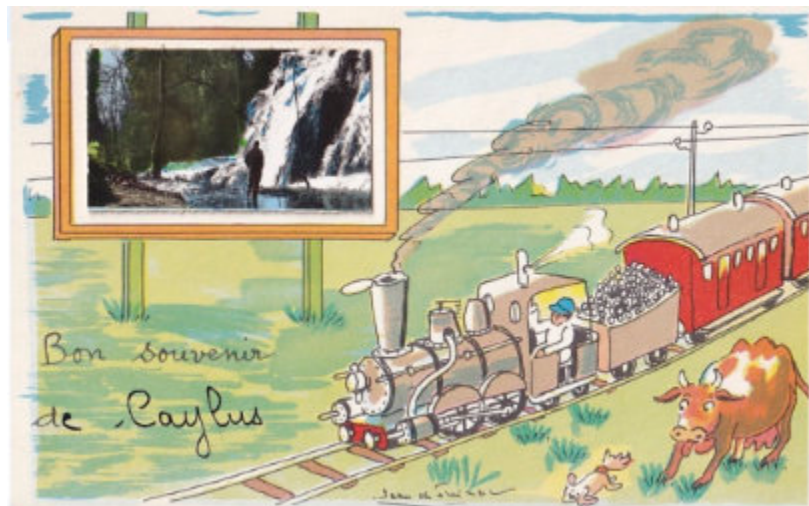
▲ En haut, la halte de Dardenne, évoquée dans les débats du Conseil général, mais pas visible dans la liste officielle.

▲ Au milieu, la halte - officielle - de Bourrel. ▲

◀ Septfonds : la halte au pont-bascule (la bascule publique) ne fait pas partie de la liste officielle : pourtant elle est souhaitée dans un article de la Dépêche du Midi du 9 juillet 1913, à l'ouverture de la ligne

« La station de Septfonds étant en dehors de la ville, il est des intérêts des habitants et même de la compagnie des tramways de faire un arrêt facultatif au Pont Bascule. C'est endroit étant le centre de Septfonds et assez éloigné de la gare, un arrêt à ce carrefour est d'une grande utilité. »

Le tramway dans la vie quotidienne



« À l'époque des voitures à chevaux, ce train connaît rapidement un grand succès surtout pour les voyageurs. Le 4 août 1913 il faut faire circuler 3 trains pour ramener le soir de Caussade les nombreux visiteurs de la "foire aux chiens". En 1919, ce petit train, dont la composition varie de 3 à 7 véhicules d'une capacité de 24 places assises, est emprunté par 35000 voyageurs.

Le 28 mars 1921 (jour de Pâques), le train du soir qui revient de Caussade remorque 12 wagons de voyageurs. Lorsqu'il est trop chargé, (affluence voyageurs ou wagons de marchandises supplémentaires : charbons, bois, paille...) le train a quelques difficultés à gravir les rampes des côtes de Dardenne, de Septfonds et de Lavaurette, il n'est pas rare alors, que quelques jeunes militaires descendent et aident, dans la plus grande joie, le convoi à franchir ces obstacles, puis reprennent place sur les marches extérieures[1]. »

Cité par Pierre Gautier président de l'Amicale laïque, ancien président du Syndicat d'Initiative.

Comment rendre compte de ce que le tram apporte dans la vie quotidienne ?

Exercice difficile, faute de récit, de journal personnel. Aussi, sommes-nous réduits à utiliser des documents publics comme les horaires, les tarifs, les incidents, les accidents [2]. Une des formes

[1] Que les passagers descendent pour « alléger » le train, peut-être, mais que les passagers poussent le train pour monter la côte relèverait de la légende qui se raconte partout dans toutes les lignes de ce type. Elle témoigne en tous cas d'un attachement sentimental au tacot qui est perçu comme un bien de la société.

[2] La plaquette des Amis de Septfonds a recensé les accidents ou les aléas liés au tramway.

d'expression est aussi la carte postale, média roi des années 1900. Photos des gares, mais aussi photos des passagers qui prennent la pose devant le chemin de fer. Cette histoire est prise en sandwich entre ce qui s'est dit au moment de l'élaboration du projet et ce qui va être détaillé dans la partie suivante : après l'engouement, l'abandon du rail au profit de la route et in fine, l'arrêt du tramway et sa liquidation.

Donc le tram, ce sont d'abord des horaires et des tarifs pour les habitants.

Au fil des années, la fréquence des dessertes diminue et le prix de billets tend à monter. C'est que nous sommes dans une période difficile : la guerre d'abord et ensuite la crise économique que le Conseil général utilisera pour justifier la baisse du trafic et le recours à l'autocar (voir partie suivante).

Le tram, c'est aussi un rite, le passage à heure fixe (avec plus ou moins de retard). C'est un élément du temps et du paysage. ■

Évolution des prix

La grille des prix publiée par la Compagnie n'est pas datée mais, selon la publication des Amis de Septfonds, c'est celle de 1920 qui avait été augmentée de 100% par rapport à 1914.

En 1900, l'ingénieur en chef qui faisait les études économiques et les potentialités de cette ligne prévoyait : 1,21 franc en 3^e classe, 1,65 en 2^e classe et 2,22 francs en 1^{er} classe.

Le franc de 1920 est proche d'un euro, ce qui donne une idée du prix du transport.

Les lundis, jours de marché à Caussade, le train prenait les voyageurs (les paysans et leurs lourdes charges), à la halte des promenades, n'étant pas capable de monter la côte de la rue de Versailles.

Tarif des prix des places de Caussade à Caylus

	Place entière		
	kil.	1 ^{re} cl.	2 ^e cl.
Caussade, départ.....	3	0 25	0 15
Caussade, local.....	3	0 25	0 15
Caussade, arrêt.....	5	0 40	0 30
Lugan, arrêt.....	8	0 60	0 45
Bourel, arrêt.....	10	0 75	0 55
Lavaurette, station.....	14	1 10	0 80
Caylus, arrivée.....	23	1 80	1 30

Les trains s'arrêtent obligatoirement aux stations et haltes. — Any

Fréquences : elles sont variables selon les jours ; il y a 3 AR en 1913. Elles sont aussi commandées par les jours de foires et de marchés qui induisent une augmentation de la fréquentation.

En 1917, compte tenu du contexte de la guerre et des relations avec l'armée (voir page suivante), il n'y avait plus qu'un AR par jour, mais la demande d'un second aller et retour a été satisfaite en 1917 (voir pages suivantes à propos de l'économie de guerre) en couplant usage militaire et acceptation de civils dans le train.

Les lundis et mardis, une desserte supplémentaire est assurée.

Horaire des Trains

A partir du 11 Juillet 1913 (1)

Stations, Haltes et Arrêts	NUMEROS DES TRAINS			Stations, Haltes et Arrêts	NUMEROS DES TRAINS		
	32	34	36		31	33	35
Caussade P.O. <i>Départ</i>	8h30	12h50	18h15	Caylus <i>Départ</i>	6h23	10h20	15h45
Caussade local {A	8h33	12h53	18h18	Lavaurette {A	6h50	10h48	16h07
Caussade Promenades {D	8h35	12h55	18h20	Bourel {D	6h52	10h54	16h09
Lugan Monteils {A	8h44	13h08	18h33	Septfonds {A	7h01	11h04	16h19
Septfonds {D	8h59	13h19	18h44	Lugan Monteils {D	7h11	11h13	16h28
Bourel {A	9h02	13h27	18h47	Caussade Promenades {D	7h14	11h21	16h31
Lavaurette {A	9h11	13h36	18h56	Caussade local {A	7h25	11h32	16h42
Caussade P.O. <i>Arrivée</i>	9h21	13h46	19h06	Caylus <i>Arrivée</i>	7h36	11h43	16h53
	9h23	13h52	19h08		7h38	11h45	16h55
	9h23	13h52	19h08		7h40	11h47	16h57
	9h45	14h14	19h30		7h43	11h50	17h

1928 : un train tous les jours va de Caussade à Septfonds, signe de l'importance de la localité. Le document de 1928 précise la liste des arrêts et les horaires des deux trains par jour qui font tout le voyage.

Plus tard, dans les discussions sur l'évolution de la ligne, on verra dans la section suivante que les marchandises et les voyageurs ne seront pas traités de la même façon, les passagers étant renvoyés vers les services d'autocars qui se mettent alors en place et les marchandises bénéficiant encore du train car le camionnage n'est pas encore assez performant. ■

Horaire des Trains

A partir du 1er Mai 1928

Stations, et Arrêts	Désignation des trains				Stations, et Arrêts	Désignation des trains			
	B Mardi	G Tous les Jours	D Sauf Mardi	F Mardi		A Tous les Jours	E Lundi	H Sauf Lundi	C Mardi
Caussade P.O. <i>Départ</i>	9h07	10h40	17h	18h07	Caylus <i>Départ</i>	7h03			16h03
Caussade local {	9h10	10h43	17h03	18h10	Lavaurette {	7h25			16h25
Caussade Promenades	9h12	10h45	17h05	18h12	Bourel	7h27			16h27
Lugan-Monteils	9h15	10h48	17h08	18h15	Septfonds {	7h37			16h37
Septfonds {	9h25	10h58	17h18	18h25	Lugan-Monteils	7h46	11h50	12h15	16h46
Bourel	9h36	11h09	17h29	18h36	Caussade Promenades	7h54			16h54
Lavaurette {	9h44		17h37	18h44	Caussade local {	8h05	11h41	12h26	17h05
Caussade P.O. <i>Arrivée</i>	9h53		17h46	18h53	Caussade local {	8h15	11h51	12h36	17h15
	10h03		17h56	19h03		8h18	11h54	12h39	17h18
	10h05		17h58	19h05		8h20	11h56	12h41	17h20
	10h27		18h20	19h27		8h23	11h59	12h44	17h23

Economie de guerre, économie de train

Charbon, personnel, matériel :

comment circuler ?

Triple problème pour le réseau : pénurie de charbon, personnel et matériel réquisitionnés... Comment faire rouler les trains ?

Pendant les années de guerre, le charbon, combustible stratégique, est d'abord affecté en priorité aux besoins de l'armée et aux industries liées à l'armement. Les réseaux de chemin de fer sont évidemment en difficulté, puisque les locomotives sont toutes alimentées au charbon.

Dans le Tarn-et-Garonne, des demandes sont formulées pour avoir une dotation et pouvoir maintenir le service, fût-il allégé.

Le 24 août 1917, un télégramme adressé au sous-secrétaire des fabrications de guerre demande que soit fourni du charbon au réseau des tramways de Tarn-et-Garonne

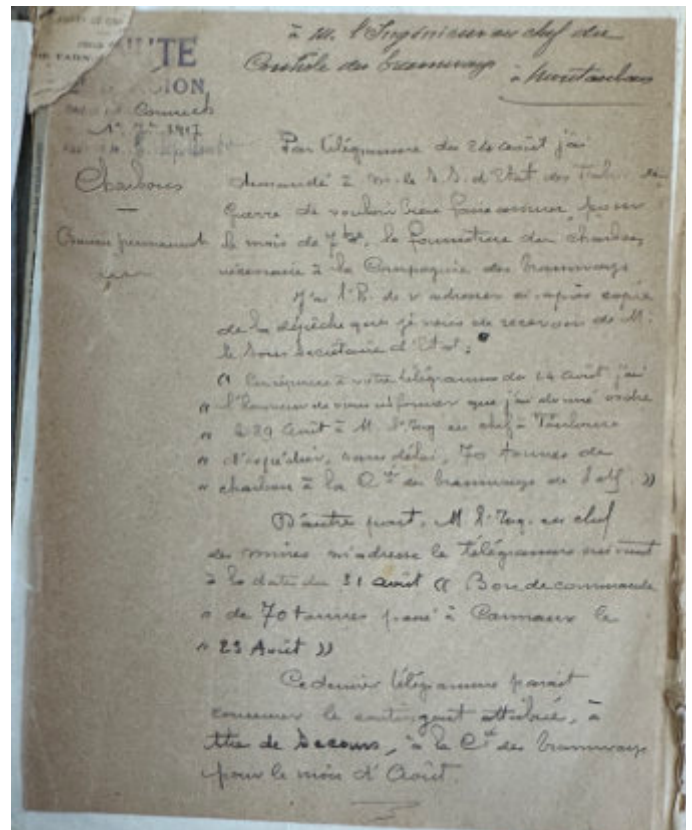
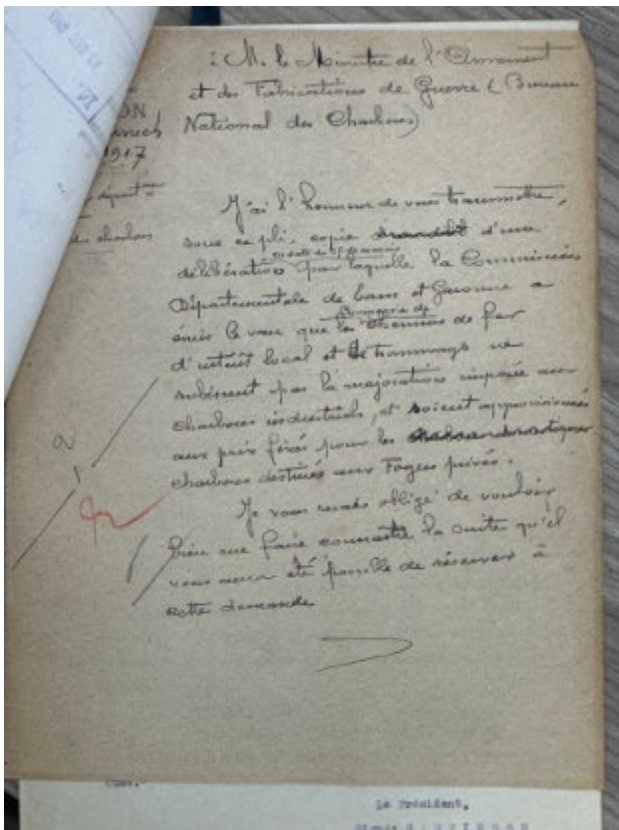
Le 29 août, un télégramme annonce que 90 tonnes de charbon commandés à Carmaux seront livrés à titre de secours à la Compagnie.

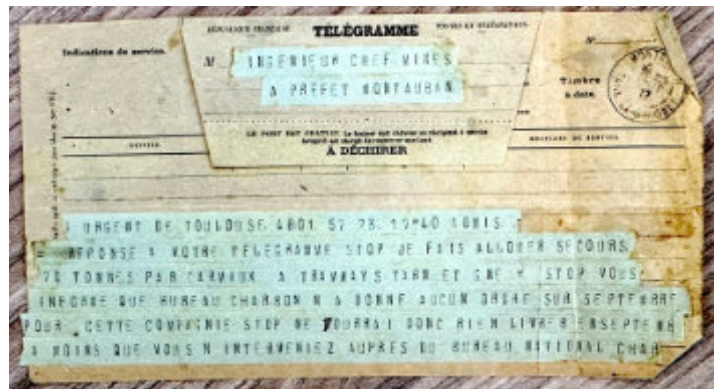
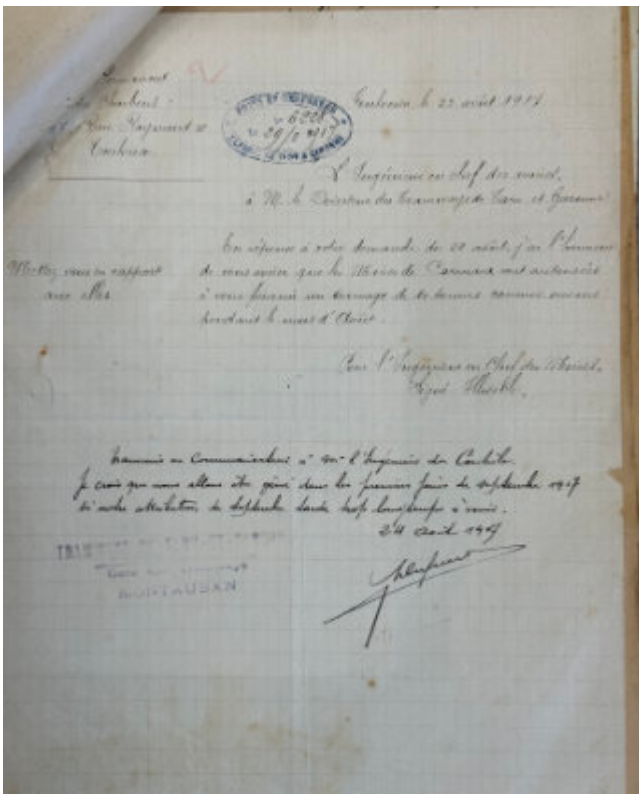
Bonne nouvelle, mais la compagnie s'inquiète du délai de livraison, craignant de ne pouvoir faire la soudure en septembre. Le télégramme de l'ingénieur chef des Mines prévient le préfet de Tarn-et-Garonne et lui suggère d'intervenir auprès des instances nationales qui gèrent cette affaire.

Un des arguments pour favoriser le réseau des tramways et particulièrement la ligne Caussade Caylus est la présence du camp de Caylus et du champ de tir voisin qui sont dépendants du train. Cela n'est pas dit, mais quand on voit que sur les 90 tonnes de charbon allouées au département, 20 sont réservées à Caussade (et donc à la ligne Caussade-Caylus), on peut mesurer l'importance de cet argument.

Ceci se retrouve aussi dans les arrangements pris pour permettre aux civils de circuler dans des trains qui a priori étaient militaires.

Dans un compte-rendu du Conseil général de 1916, on lit les difficultés du réseau : une partie du personnel a été réquisitionnée pour travailler dans des usines d'armement (usinage d'obus), le matériel également. La liste communiquée aux élus montre l'ampleur du problème. Rappelons à cet égard l'échange tout particulier (évoqué dans les pages consacrées au matériel roulant) : le wagon citerne qui apporte l'eau à la gare de Caylus (page 31) ; sans lui, comment assurer le service ?





Liste du matériel réquisitionné ou transféré :

1° Matériel fixe de la voie et matériel assimilé :

- Traverses en pin : 60.928
- Traverses en chêne : 12.372
- Rails : 1599 t. 937
- Eclisses : 43 t. 297
- Tirefonds : 52 t. 334
- Boulons : 7 t. 286
- Appareils à deux voies : 12

Appareils à trois voies : 2

Plaques tournantes : 3

Moto-pompes : 3

Grue roulante de 5 t. : 1

« Le coût de ce matériel, en appliquant les prix de la série, ressort à 679.873 fr. 67,

2° Matériel roulant :

Locomotives : 2

wagons-tombereaux : 30

« La valeur de ce matériel, d'après les prix de la série, est de 164.000 fr.

Le Conseil général s'inquiète du coût, de la charge de cette réquisition et demande : qui va payer ?

Avis au Public

La Compagnie des Tramways de TG à l'honneur d'informer le public qu'à dater du 14 Juillet 1915 et jusqu'à nouvel avis, les voyageurs civils seront admis temporairement dans les trains militaires indiqués à l'horaire ci-après.

Stations, Haltes et Arrêts			Stations, Haltes et Arrêts		
Caussade P.O	Départ	1700	Caylus	Départ	901
	{A	1703		{A	903
Caussade local	{D	1707	Lavaurette	{D	903
Caussade Promenade		1709	Bourrel		904
Lugan Monteils		1750	Septfonds	{A	904
	{A	1801		{D	905
Septfonds	{D	1811	Lugan Monteils		905
Bourrel		1820	Caussade Promenade		906
Lavaurette	{A	1830	Caussade local	{A	907
	{D	1835	Caussade P.O	{D	907
Caylus	Arrivée	1837		Arrivée	908

A partir du 1er Juillet 1917

Stations, Haltes et Arrêts	Désignation des trains			Stations, Haltes et Arrêts	Désignation des trains				
	B	E	D		A	F	C		
Caussade P.O	Départ	96	115	176	Caylus	Départ	703	130	1303
Caussade local	{	963	1103	1703	Lavaurette	{	705	1302	1303
		967	1107	1707	Bourrel		706	1307	1308
Caussade Promenade		969	1109	1709	Septfonds	{	709	1308	1309
Lugan Monteils		980	1120	1720			709	1308	1309
Septfonds	{	981	1121	1721	Lugan Monteils		810	1407	1410
Bourrel		981	1121	1721	Caussade Promenade		821	1408	1421
Lavaurette	{	108	128	188	Caussade local	{	822	1409	1422
		1085	1285	1803			827	1413	1427
Caylus	Arrivée	1027	1327	1827	Caussade P.O	Arrivée	836	1427	1430

Malgré des échanges parfois vifs entre le Conseil général et l'armée, un accord est trouvé pour offrir un service voyageurs sur les trains du réseau.

« L'entente intervenue avec la Compagnie dont nous avons fait part verbalement à l'Assemblée départementale au cours de sa session extraordinaire du 31 janvier dernier, comportait la mise en service d'un train dans chaque sens sur chacune de ces deux lignes (Molières et Caylus).

« Après de nouveaux pourparlers engagés avec la Compagnie, dont nous devons, dans les circonstances, reconnaître le bon vouloir, deux trains dans chaque sens seront mis en service.

« Cette mesure donnera entière satisfaction, dans les circonstances actuelles, aux légitimes préoccupations de l'assemblée départementale et des populations intéressées ».

Une nouvelle grille horaire est donc publiée, bien différente de celle de 1915. ■

Un train, même s'il est lent, doit cohabiter avec la rue quand il est tramway et avec la campagne quand il est train. D'où des accidents plus ou moins graves [1].

[1] Ce repérage a été effectué et publié dans la plaquette de l'Association des Amis de Septfonds Nous nous contenterons de ne reprendre que le titre. Nous avons également recherché via Gallica-Retronews d'autres mentions mais la moisson a été maigre.

1913

Septfonds : une vache s'est précipitée au devant de la locomotive du train se dirigeant vers Caylus. L'animal écrasé est retrouvé coupé en 2 sous la 3e voiture.

1913

Accrochage avec une charrette attelée d'un cheval blanc. Le cheval est tombé à terre, mais il n'a pas eu de mal.

1916

Madame C. a voulu descendre en marche et a glissé. Égratignures aux doigts du pied gauche.

1916

Madame Sophie B... sourde et muette est accrochée en face du pont- bascule. Contusions à la tête sans gravité.

1916

Tentative de suicide d'un militaire qui se jette de la fenêtre du train.

1924

Accident mortel. À Lugan-Bas l'automotrice accroche un cycliste arrivant en sens inverse.

1926

L'automotrice renverse une charrette tirée par un cheval blanc. Pas de contusions.

1930

Accident mortel. L'automotrice renverse M.xxx 300 m après la gare de Septfonds, près du pont-basculé.

Déraillement de Lavaurette

Dimanche 11 Juin 1916 à 20 h

Extraits du rapport du Chef de train :

La machine et la première voiture ont déraillé à l'entrée de la station de Lavaurette pour une raison indéterminée.

Ma première préoccupation a été aussitôt de m'assurer si les voyageurs n'avaient aucun mal. Comme il n'y avait pas d'accident de personne, je me suis mis à la disposition du mécanicien M. N... qui m'a ordonné de repartir à Caussade et de revenir avec la machine de secours et le matériel nécessaire au "relevage".

Je suis aussitôt parti en vélo; en passant à Septfonds, j'ai prévenu le chef de station M.A... et lui ai donné l'ordre de se rendre à Aliguières, prévenir les deux frères B... et se rendre sur les lieux avec eux, j'ai ensuite continué ma route jusqu'à Caussade où je suis arrivé à 21 h 15.

J'ai prévenu aussitôt le mécanicien A... et le chauffeur V... ainsi que les cantonniers P..., F..., M..., et B...

Nous repartions de Caussade à 23 h 10 avec la machine n°5 et un fourgon. Nous sommes arrivés à Lavaurette à 23 h 35, nous avons travaillé pendant le reste de la nuit jusqu'au lendemain matin 8 heures. Le train a pu reprendre sa route à 8 h 15.

Vingt-neuf voyageurs ont parcouru à pied la route de Lavaurette à Caylus, de suite après l'accident. Autre conséquence, le train A du lundi matin (6 h 10) a dû être supprimé au départ de Caylus.

Signé, T. Célestin.

Après enquête du Contrôleur G..., il n'a pas été possible de déterminer la cause de ce déraillement» ■

La Gironde, 10 décembre 1923



Quel impact sur l'économie locale ?

À part la production chapelière et la desserte du camp de Caylus, il est difficile de préciser la nature du fret. Quant aux mouvements de passagers, ce n'est pas plus simple. On sait par des courriers portant sur les correspondances que le train local mène les passagers à la grande ligne Paris-Toulouse ou que, plus modestement, il conduit au marché ou à la foire.

D'emblée, dès les premiers projets (Darras par exemple) était visée la production chapelière de Septfonds. La profession a toujours affirmé que la fragilité des chapeaux de paille imposait un transport respectueux de la marchandise et rapide, ce qu'elle dira encore au moment où la ligne sera menacée de fermeture.

Mais nous manquons de statistiques pour mesurer l'ampleur des échanges. Le graphique de la page suivante montre la diminution rapide des tonnages transportés sans nous dire ce qui est en question. Le maximum a dépassé 600 000 tonnes par an et le minimum, au moment de la fermeture de la ligne, n'était plus que 100 000 tonnes environ.

Nous nous conterons donc de reprendre ce que disait le géographe Henri Enjalbert (1910-1983) à propos de l'impact d'un équipement tel que le chemin de fer. Enjalbert parlait de la route desservant Rodez, mais son raisonnement peut aisément se transposer .

Que lit-on en 1902, pages 75 et 76 [1]?

L'industrie des chapeaux de paille, dans le Tarn-et-Garonne, tire son origine de l'utilisation des tresses de paille du pays, blanches, jaunes et noires, que confectionnaient, dans le Quercy et le Rouergue, les femmes de la campagne, soit à la veillée, soit en gardant les troupeaux, et qui, achetées par petites quantités, sur les foires et marchés du département, étaient revendues aux chapelleries de la région lyonnaise.*

Ce n'est que vers 1830 qu'a commencé à se dessiner l'admirable mouvement industriel qui a abouti, tant à Septfonds, Caussade et Montauban que dans quelques localités voisines, à l'installation de 40 fabriques occupant, suivant les saisons, de 3 à 4,000 ouvriers et donnant lieu à un chiffre d'affaires de 5 à 6,000,000 de francs.

Les matières premières sont les tresses de Chine (article classique), du Japon (article fantaisie), d'Italie (picots), de Suisse (paillassons), de Belgique (tresses à jour légères), de Toulouse ou du pays (articles communs pour l'exportation).

Les tresses exotiques, après avoir subi, généralement dans les pays importateurs ou dans les lieux de vente, les opérations du blanchiment et de la teinture, passent entre les mains des ouvrières qui font le chapeau, soit à la main, soit à la machine à coudre, dont l'emploi a permis d'augmenter la production d'un même atelier dans des proportions considérables. Des presses hydrauliques et des presses à pédale, dans lesquelles les chapeaux se trouvent placés entre deux formes métalliques chauffées, soit à la vapeur, soit au gaz de houille ou de gazoline, servent à les conformer, les dresser et les repasser. Il n'y a pas à Caussade et Septfonds moins de 2,000 machines à coudre et de 200 presses de divers systèmes.

Il existe dans le département 32 fabriques de chapeaux de paille, 4 à Montauban, 3 à Caussade et 25 à Septfonds. Les chapeaux du Tarn-et-Garonne appartiennent à la catégorie des

chapeaux dits cousus, à bords de tresses superposées, par opposition aux chapeaux dits remmaillés, fabriqués plus spécialement dans l'Est et dans la région lyonnaise, dans lesquels les tresses, juxtaposées et assemblées, sont réunies par un fil qui court dans l'intérieur des mailles latérales.

La période active de la fabrication s'étend de septembre à juillet, ce dernier mois est généralement employé à la préparation des échantillons et des collections que plus de 200 voyageurs vont soumettre aux acheteurs de toutes les régions de la France, tandis que le mois d'août, qui comporte un chômage relatif, est utilisé pour les réparations et la remise en état du matériel.

Les expéditions se font en grande vitesse (messageries et colis postaux) et petite vitesse par les gares de Montauban, Caussade et Borredon. On évalue de 6 à 700 tonnes le tonnage transporté en grande vitesse et à 500 tonnes celui qui est remis à la petite vitesse. Les tresses en provenance des ports de la Manche donnent lieu à un trafic de 650 tonnes environ.

La main-d'œuvre, exclusivement indigène, se paie à la journée ou à la façon, et le salaire journalier varie de 2 fr. 50 à 4 francs pour les hommes et de 1,50 F à 3 francs pour les femmes. Presque tout le travail se fait à l'usine. Certaines maisons, cependant, ont dû, pour assurer leur production (4 à 5,000 chapeaux par jour), faire confectionner à domicile, à Septfonds, à Caussade ou dans les communes voisines, et établir des ateliers secondaires à Montauban, Réalville, Servanac et Saint-Antonin.

L'industrie des chapeaux de paille, dans notre département, a dû son développement et sa prospérité à l'intelligence et à l'activité de ses premiers fondateurs et à la persévérance avec laquelle ils ont poursuivi le but qu'ils s'étaient proposé. Sans doute, elle a été favorisée par l'existence de l'ancienne fabrication avec les pailles du pays, par l'abondance et le bon marché de la main-d'œuvre, mais il lui a fallu lutter contre d'énormes difficultés. Grâce aux efforts continus des industriels de Caussade et de Septfonds, les tarifs douaniers ont été révisés et les taxes de transport ont été modifiées de façon à permettre à cette industrie de transformation de travailler dans les conditions les plus avantageuses et de refouler les produits similaires étrangers pour s'emparer de la presque totalité de la consommation française.

Par l'importance de ses opérations, par le chiffre des salaires qu'elle distribue, par le nombre des ouvriers qu'elle occupe, elle a droit à la sollicitude des pouvoirs publics, et lorsque les installations de la gare de Caussade auront été mieux proportionnées au tonnage et au nombre de colis qu'elle reçoit, lorsque certains tarifs facilitant l'arrivée des matières premières auront été mis en vigueur, lorsque Septfonds sera reliée à Caussade par une voie ferrée, l'industrie des chapeaux de paille prendra un nouvel essor et contribuera dans une mesure encore plus grande à la prospérité et à la richesse de notre département. »

** D'après les renseignements qu'a bien voulu mettre à notre disposition M. Didier Rey, maire de Caussade, membre de la Chambre de commerce, le créateur, à Caussade, de l'industrie du chapeau de paille.*

[1] Le Tarn-et-Garonne : histoire, sciences, industries... <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k939806s/f94.item>

Enjalbert :

« Nous pourrions citer cent autres exemples des miracles qui sont attendus des progrès du transport. C'est l'argument essentiel, jusqu'à une époque récente, des discours et des correspondances des maires sur les questions routières. À rebours de ce miracle routier qui n'opère que très rarement, la tentation fonctionne aussi d'expliquer la crise de la petite industrie locale par la facilité nouvelle des transports. Ce n'est pas un des moindres paradoxes des conjonctures routières que cette capacité qu'on leur prête de rendre compte des échecs comme des réussites dans l'ordre économique. Là aussi il convient de se méfier de l'événement routier. La crise du chapeau de paille à Septfonds, de la petite industrie des licols à Penne, des tisserands et dans une moindre mesure des tanneurs à Saint-Antonin, est contemporaine d'une crise générale en Europe, au tournant du siècle, du "putting out system" : L'industrie entre ville et campagne avait trouvé sa forme la plus courante dans le putting out system, organisation du travail généralisée... »

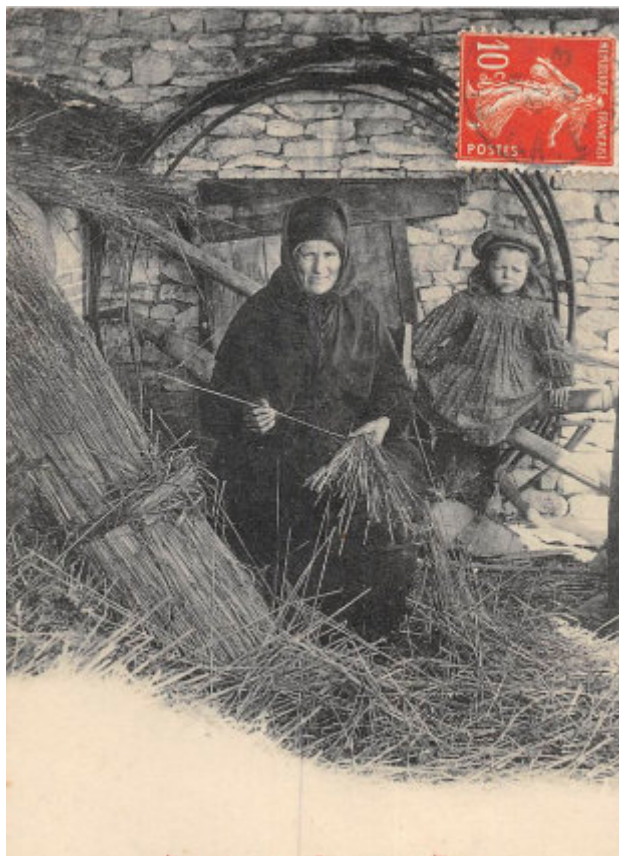
Définition (source : Les Échos) : À bien des égards, on peut faire remonter les premières expériences de délocalisations au XVIIIe siècle, avec le développement du « putting-out system » (littéralement : système du « donné en dehors »), qui s'épanouit pleinement dans le textile.

Dans ce système caractéristique de la proto-industrialisation, un marchand urbain confie la fabrication de pièces textiles à des artisans ruraux travaillant à domicile et les récupère ensuite pour les mettre en vente. La logique en œuvre est déjà celle de la délocalisation : pour le donneur d'ordres, il s'agit en effet de réduire les coûts de production en faisant appel à une main-d'œuvre moins exigeante sur le plan salarial (notamment féminine) mais aussi de s'affranchir des contraintes et des réglementations qu'imposent les corporations aux artisans urbains.

Cette première forme de délocalisation reste cependant très différente de celle que nous connaissons aujourd'hui. Outre qu'il se limite à une ville et à ses campagnes environnantes et qu'il n'a donc aucun caractère international, le « putting out system » ne s'accompagne pas d'investissements directs dans l'appareil de production, le marchand urbain se contentant d'apporter la matière première à un artisan rural.

<https://www.lesechos.fr/2004/06/le-putting-out-system-ancetre-des-delocalisations-1062120>

La création d'une voie de communication (route, voie ferrée) a comme conséquence de mettre à mal les relations de proximité (ici le travail à domicile où le donneur d'ordre vient chercher la production sans avoir à se préoccuper des modalités internes du travail). Tout ce réseau va disparaître car un nouveau mode d'organisation économique se met en place : d'abord la grande manufacture telle qu'elle apparaît à Septfonds : les ingrédients sont la



mécanisation (machines à coudre, presses...), la division du travail (arrive le taylorisme), l'utilisation d'énergies nouvelles comme la vapeur, l'électricité et l'élaboration de nouveaux réseaux : production, transport, commercialisation, promotion...

Le berger de Lavaurette devient une figure pittoresque digne de la carte postale, mais totalement hors circuit de la nouvelle organisation du « putting out system ».

La nouvelle voie, en l'occurrence le chemin de fer, rapproche Septfonds des villes plus importantes (Caussade, Montauban,

Toulouse) et dans l'autre sens, défait les liens locaux. Avec beaucoup de retard, la révolution industrielle arrive : le modèle - déjà archaïque et disparu dans les régions de grande industrie où il avait autrefois fait florès - celui du travailleur à domicile se défait. L'espoir d'attirer des entreprises et de la richesse, souvent espéré et utilisé dans les discours institutionnels est la plupart du temps illusoire ; la voie nouvellement créée sert à renforcer les plus forts et vide les régions les moins bien dotées. Dans le même registre, l'idée de devenir un carrefour relève de la même illusion.

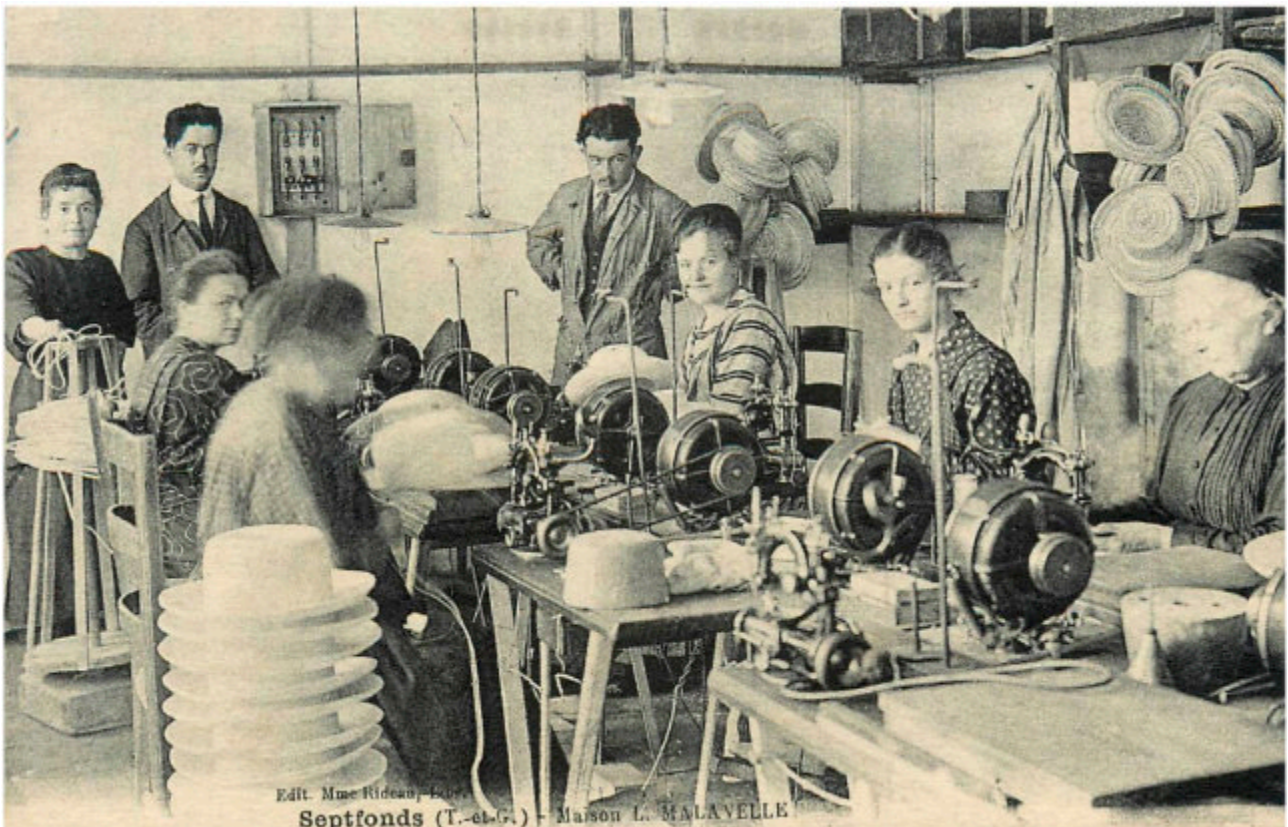
Pour le territoire desservi par la ligne Caussade-Caylus, il n'y a pas eu d'effet structurant. ■



Icônes (pour les cartes postales) déçues : les tresseuses et les tresseurs de paille sont indirectement victimes du tramway à vapeur : le travail et la sous-traitance à domicile disparaissent au profit de l'usine et de la mécanisation

Dans la manufacture, aux machines (machines à coudre et presses pour mettre en forme les chapeaux), les ouvrières sont sous la surveillance et l'encadrement des hommes. Eux sont en cravate et prennent la pose.

Le tonnage est important : c'est l'époque où tout le monde - du moins les classes moyennes et supérieures - porte un chapeau. Mais la mode va évoluer et mettre à mal ce modèle, cette mode et cette industrie.



4

PRENDRE LE TRAIN ?

QUI PAYE ?

Une ligne de chemin de fer est un investissement lourd, dont la rentabilité ne se voit pas tout de suite (à la différence des déficits).

Ici, nous aborderons deux sujets majeurs :

- l'engagement des collectivités locales : quelles modalités, quelles relations avec l'exploitant de la ligne ?

- la réaction vis-à-vis d'un déficit croissant : quelles solutions préconisées ?

Tout ceci pour aboutir à la fermeture de la ligne et à son démantèlement.

À la création du réseau et des lignes, le déficit est explicitement accepté. Ensuite, il est espéré que les comptes seront équilibrés. Dans ce déficit, le Département comme l'État prennent leur part comme étant la suite du plan Freycinet. Ce tableau de 1891 montre la différence entre dépenses et recettes et le rôle des garanties de l'État et du Département. Une seule ligne (Montauban - Lafran-

çaise) dégagerait des bénéfices et encore, très modestes. Pour les autres dont les deux : Caussade-Caylus et Saint-Antonin-Caylus (encore à l'étude alors), ce sont de 4000 à 6000 francs qu'il faudrait payer chaque année.

Dans les dossiers préparés pour obtenir la concession de la ligne, chaque impétrant insère une formule d'exploitation qu'il faut expliciter car elle commande la relation entre les recettes attendues de la ligne et les coûts d'exploitation. Et donc, au final, le déficit et l'aide attendue du Conseil général et de l'État.

R est la recette brute d'exploitation; la proportion d'un 1/3 - 2/3 ou 2/5 - 3/5 est le partage des charges d'investissement en capital entre le concessionnaire et le Département. Pour Darras, c'est 3/5 à charge du Département et pour Clémencey, c'est 2/3. La note reproduite en bas de page explique bien que le Département prend à sa charge les 2/3 du capital nécessaire.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LOCOMOTIF		DÉPENSES totales de premier établissement	RECETTES brutes par kilomètre	GARANTIE D'INTÉRÊT à payer ANNUELLEMENT et par kilomètre		GARANTIE D'INTÉRÊT à payer pour chaque ligne kilométrique		OBSERVATIONS
	des lignes	par kilomètre			par département	par l'État	par le département	par l'État	
1 ^{re} Ligne de St-Antonin à Caylus	129.808	21.500	274.374	1.700	474	474	0.034	0.034	Cette ligne donnerait un bénéfice annuel de 983 fr.
2 ^e Ligne de Caussade à Caylus	22.400	20.500	459.544	2.500	180	180	4.032	4.032	
3 ^e Ligne de Montauban à Lafrançaise	47.710	47.000	304.487	2.800	"	"	"	"	
4 ^e Ligne de Lafrançaise à Moirèzes, avec prolongement sur Montpezat et la ligne de Cahors à Montauban	26.330	20.000	527.092	1.600	460	460	12.279	12.279	
5 ^e Ligne de Lafrançaise à Moissac	13.220	18.000	538.042	2.400	150	150	1.983	1.983	
6 ^e Ligne de Moissac au Bourgade-Vim, avec prolongement sur Montagnac	20.800	20.000	706.000	1.450	516	516	20.537	20.537	
7 ^e Ligne de Valence à Lanaserte	26.000	18.000	408.000	2.300	184	184	4.784	4.784	
8 ^e Ligne de Montauban à Mondard	23.000	20.000	461.023	1.900	367	367	8.463	8.463	
TOTAL	1819343		3.323.364				58.400	58.400	

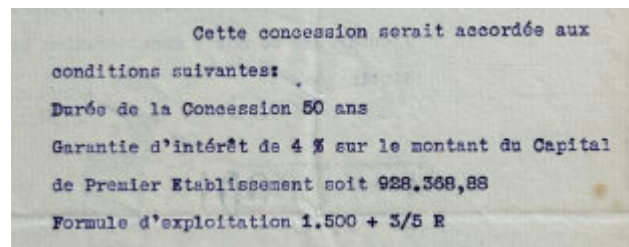
Premières prévisions financières pour le réseau de tramway - 1891.

Prix du matériel ferroviaire

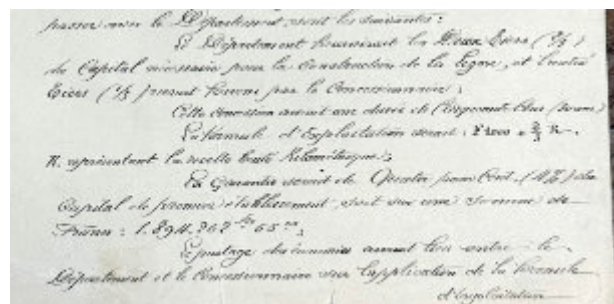
Un cahier des charges nous donne des indications sur les valeurs en francs de chaque élément. Ces valeurs doivent correspondre celles du marché.

- Locomotive 17 tonnes : 37 000
 - Voiture voyageurs mixte 1^{ère} et 2^e classe : 7600
 - Voiture voyageurs 2^e classe : 7100
 - Voiture fourgon poste : 6000
 - Fourgon ou wagon couvert : 4000
 - Wagon découvert à marchandise : 3000
 - Wagon tombereau : 3000
 - Wagon-réservoir : 7600
 - Plaque tournante pour machine : 1500
 - Grue fixe : 4500
 - Appareil de changement de voie - voie simple : 600
 - Appareil de changement de voie - voie double : 800
- Valeur approximative du franc 1910 en euro : 4,40 euros

Le premier chiffre (ici 1000 ou 1500) représente l'annuité d'amortissement du capital : cette somme forfaitaire s'ajoute à la contribution du Département pour combler le déficit. Le concessionnaire bénéficie d'une garantie de 4% sur l'emprunt qu'il a fait pour financer l'établissement de la ligne (le capital initial).



Formule d'exploitation proposée par Darras



Formule d'exploitation proposée par Clémencey

Point de vue divergent

« Il [Prax-Paris] appelle particulièrement l'attention du Conseil sur le danger que présente, pour les finances départementales, la garantie d'intérêt, laquelle est l'inconnu avec toutes ses conséquences. M. Prax-Paris dit que, pour la construction des chemins de fer réclamés, le département ne devrait jamais aller au-delà de la cession d'une partie des routes aux concessionnaires, et cela sans autre subvention ; ce serait plus que suffisant ; car, ou les lignes répondent à de véritables besoins, et elles sont alors très productives, ou bien elles sont inutiles, et alors il n'y a qu'à ne pas les établir. On doit laisser faire les compagnies qui sauront bien discerner là où la ligne pourra donner de bons résultats. Donc, conclut M. Prax-Paris, pas de garantie d'intérêt ni de subvention ».

Cf. page 005 des annexes

Telle qu'elle est écrite, la formule n'est pas toujours claire.

Explicitons-la à partir de ces deux propositions, sachant que toutes les offres ont recours à cette formule.

F est le versement forfaitaire attendu de la part de la puissance publique qui met en concession la ligne :

R est la recette brute attendue de l'exploitation : c'est un chiffre qui est déterminé avant l'exploitation elle-même et qui reflète les prévisions, le point de vue d'un Darras ou d'un Clémencey. La fraction 2/3 ou 3/5 a une importance capitale car elle propose une répartition entre les partenaires : 1/3 ou 2/5 sont à la charge du concessionnaire. Prenons un exemple : celui de Clémencey.

La formule est : $F = 1000 + 2/3R$

si R au km (la recette brute pressentie) est 10 000 francs, le calcul donne :

$F = 1000 +$ les deux tiers de 10 000 soit 6666 francs

soit : $F : 1000 + 6666 = 7000$ francs d'aide publique par km parcouru.

Prenons maintenant la formule de Darras :

$F = 1500 + 3/5 R$

si R est toujours 10 000,

$F = 1500 + 3/5$ de 10 000 soit 6 000 soit $F = 7500$ francs.

Quel est le problème ?

D'abord le R est la recette brute. Le problème est qu'il s'agit d'une prévision : elle doit être fondée sur une étude du potentiel de la ligne, elle doit être réaliste (ou à peu près) et elle conditionne non pas le futur compte d'exploitation, mais l'importance des subventions.

Nous trouvons des exemples de recettes dans les comptes de chemins de fer à voie métrique : les écarts sont très importants. Selon les tableaux publiés par Georges Ribeill [1], les résultats au km vont de 1 400 francs à plus de 4 000 francs en 1890. Ce sont des chiffres constatés. Qu'en est-il quand il s'agit de présenter sa candidature au Département ? 2 500 francs pour

la ligne Caussade-Caylus (étude faite par les services du Département) ou pour le dossier Darras 2 742 francs pour les 7,6 km du tronçon Caussade-Septfonds (les frais d'établissement de la ligne étant de 928 368,96 francs. Les comptes ont été jugés très optimistes : ne prévoient-ils pas un bénéfice de 22 158,08 francs sur un chiffre d'affaires de 120.459,09 francs ? Déjà, dans ce calcul, on trouve une prévision (non nommée ainsi) de 50 % de la recette brute sous forme de subvention.

Ensuite, la part des subventions : aucune ligne ne fonctionne sans aides de l'État et du Département. Pour le premier projet Caussade-Caylus, chacun met 180 francs par km (tableau page précédente). C'est là qu'intervient la fameuse formule, une fois le R déterminé. 2/3 ou 3/5, cela peut changer beaucoup de chose.

Il y a eu plusieurs formules pour calculer le montant des aides publiques. Georges Ribeill les a analysées ; alors, beaucoup de personnes expliquaient que les modalités de calcul étaient inadaptées. Aussi, la formule de 1880 évolue mais lentement, très lentement. Première modification : on ajoute des plafonds pour éviter que les grandes compagnies encaissent trop d'aides. Puis, toujours conscients de l'inadaptation de la formule, les élus mettent en chantier une révision mais qui est très certainement contrecarrée par les compagnies (qui n'ont rien de petites sociétés locales) : elle ne sera adoptée par le Sénat qu'en 1913. « On peut donc regretter que durant les trois décennies qui virent le plein développement des voies ferrées locales, celui-ci ait été miné de l'intérieur par de sérieuses pathologies congénitales. (Ribeill) ».

Enfin pour faire bonne mesure, la garantie d'emprunt à 4% sur le capital investi pour établir la ligne est aussi un cadeau car les taux du marché sont inférieurs (généralement de 3%) et le différentiel bénéficie à la compagnie.

Pour en revenir au premier projet Caussade Caylus, le Département et l'État verseraient 4 032 francs chacun par année.

Trois mécanismes pervers ou détournés par les compagnies qui sont de plus en plus sous la coupe de banques, donc de structures financières ; et peu avec le capital local comme on aurait pu le penser.

L'industrie du déficit

De fait, la création de lignes d'intérêt général est totalement viciée : car, en vérité, le produit n'est pas la ligne, mais les aides qu'elle déclenchent. La desserte du territoire n'est pas le but, mais un prétexte pour extorquer de l'argent au Département et à l'État.

« Pour arriver à ce beau résultat, ils emploient toujours les mêmes procédés. Les concessionnaires commencent par affirmer au Département que les recettes seront supérieures à ce qu'elles doivent être. Les conseillers généraux sont en général très disposés à accepter ce genre d'illusions. Cela dit,

[1] Les chemins de fer d'intérêt local à l'épreuve du régime de 1880 : de graves pathologies congénitales ? (voir bibliographie)

ils se font accorder le minimum le plus haut possible : "Que vous importe, répètent-ils sans cesse, ce minimum ne jouera pas, il nous le faut pour inspirer confiance aux obligataires ; mais en réalité, vous n'aurez rien à payer, car nous allons avoir 6 ou 7 000 F de recette kilométrique." Une fois le forfait obtenu, on fait de son mieux pour en rester toujours au minimum souvent exorbitant.

Dans certains départements, il monte jusqu'à 5 000 F par kilomètre. [...] Le concessionnaire a donc intérêt à faire le vide sur ses rails [...]. On devine facilement comment les concessionnaires s'y prennent pour empêcher le trafic d'augmenter. On dessert les populations aussi peu que possible, on établit des tarifs qui bouchent la route aux marchandises au lieu de l'ouvrir, et on se garde bien d'ajouter aux trains réglementaires ceux que les besoins de la région exigeraient.

Ainsi se trouve organisé, à tous les degrés, ce que M. Pelletan appelle justement l'industrie des déficits : le moyen de tirer de gros revenus d'une industrie qui ne fait pas ses frais. C'est la loi néfaste de 1880, le principe de la garantie d'intérêt qui en est le principal auteur. »

et Georges Ribeill de clore son étude :

Pour conclure cet article, nous avons retracé les résultats d'exploitation de divers chemins de fer en 1912, confrontant régimes de 1865 et de 1880, voie normale et voie étroite : aucun de ces deux paramètres n'explique des résultats très contrastés. Il est clair que le destin de chaque ligne concédée résulte d'un faisceau de données bien plus complexes, de son contexte géographique, physique et humain, de son environnement industriel et agricole. Mais si l'on a trop souvent réduit l'histoire des chemins de fer d'intérêt local à l'aventure d'engins de traction plus ou moins astucieux et de voitures et wagons rustiques en quête de maigres trafics diffus, on ne saurait négliger le rôle pervers qu'ont pu jouer les règles du jeu institutionnelles, financières en particulier : l'argent, recette nette ou subvention, était aussi un moteur nécessaire. Cet article milite, en fin de compte, pour une approche complète, monographique des réseaux, intégrant toutes les données financières annuelles de l'exploitation : subventions des uns, rémunérations, bénéfices, intérêts garantis, voire dividendes des autres. Comme on l'a vu, il n'est pas dit que ce soit un niveau de trafic toujours plus élevé qui ait été toujours le bon critère de gestion d'une ligne : « Faire le vide sur ses rails » pouvait s'avérer plus rationnel.

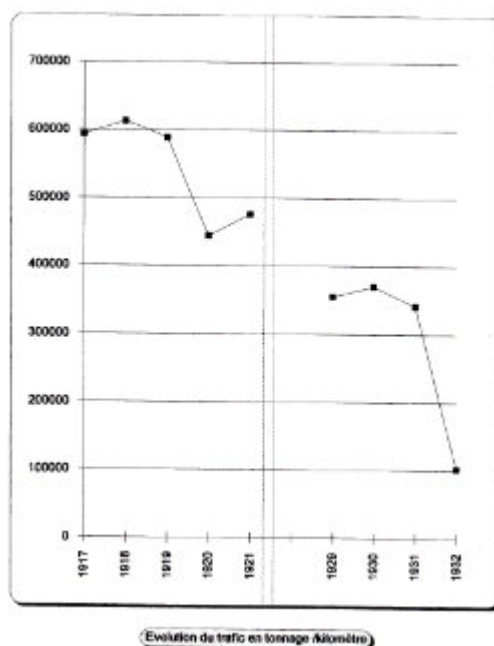
« Cas le plus général, le plus sûr pour le concessionnaire est de maintenir le trafic au plus bas, et, naturellement, la plupart des concessionnaires qui nous exploitent, ne manquent pas de le faire. [2] »

[2] Un Bourbonnais, *Les corsaires de la voie ferrée commissionnés par la loi de 1880* avec G.D.G., 1894. "Tant que ses trains roulent à vide, il [le concessionnaire] n'a que très peu de frais. S'il peut exploiter ses lignes à moins de 2 500 fr., recevant un forfait de 3 700 fr., il pourra alors même mettre sans peine un billet de 1 000 fr. dans sa poche." « Mais que les voyageurs et les marchandises affluent, il faut mettre en mouvement plus de wagons, avoir plus de personnel, brûler plus de charbon ; les dépenses peuvent atteindre, et même dépasser le chiffre du forfait. La Compagnie gagne donc à n'avoir pas de trafic. »

Dans un autre article consacré à Émile Level [3](paru dans *Historail*) Georges Ribeill revient sur cette notion de formule.:

« Dans une étude parue dans *La Voie ferrée*, le journaliste radical Camille Pelletan fut le premier à dénoncer cette « funeste loi » de 1880, pointant du doigt diverses compagnies vouées à prospérer grâce à cette « industrie des déficits » induite par la garantie d'intérêt, appliquant « trois principes plus scandaleux les uns que les autres : 1) grossir les prix de construction, 2) construire le moins bien possible, 3) avoir le moins de trafic possible. Voilà à l'aide de quelles règles on peut se faire de beaux revenus. Un Département veut construire des lignes nouvelles ? Ne prenez pas la peine de chercher l'argent nécessaire, lui dit la société, je m'en charge, à la condition que vous vous engagiez formellement à me payer un intérêt de 5 % pendant 99 ans. » C'est-à-dire à un taux exorbitant pour un emprunt départemental, alors que la rente française oscille autour de 3,25 %. Voilà donc un département qui, offrant les mêmes garanties que l'État, lui-même garanti par l'État, prie une société de lui trouver de l'argent à 5 % : « Naturellement, plus l'opération sera faite sur une somme considérable, plus elle sera fructueuse. »

Présenter un dossier le plus flatteur possible, avec des bénéfices pourtant improbables, est une règle générale. S'il y a un jour prochain des bénéfices, la formule ne provoque pas d'inquiétude. Pourtant, elle se révèle à l'usage très pernicieuse, sauf pour le concessionnaire.



[3] <https://www.historail.fr/culture/une-carriere-bien-remplie/> Émile Level (1838-1905) entre comme ingénieur au service de la construction de la Compagnie d'Orléans durant trois ans. Il est directeur de la Société générale des chemins de fer économiques en 1903 et participe à la création et à l'administration de nombreux chemins de fer. Il a été membre du Comité consultatif des chemins de fer, du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer et président du Comité de rédaction de la Revue générale des chemins de fer. (Source Wikipédia). L'étude de G. Ribeill reprend l'article de « Projet de tramway à vapeur de Valence à Cahors, de Montcuq à Lauzerte » : paru dans *Le Réformateur du Lot* (23 mai et 30 mai 1878) où est relatée une réunion à Montcuq ; Level, jeune ingénieur, vient manipuler les élus et les habitants pour décrocher la concession de la ligne pour la Société des chemins de fer économiques qu'il représente : « Alors, nos agriculteurs qui souvent ne sont si madrés que pour être trop souvent trompés, ont tout promis, tout donné cette fois, et sans compter. La notoriété de la Société des chemins de fer économiques est, il faut le dire, la plus sûre garantie contre une exploitation quelconque de leur bonne volonté. »

Caussade-Caylus : une situation de plus en plus préoccupante.

À la fin de la guerre, l'exploitation reprend un cours normal. À partir de 1920, le rationnement en charbon prend fin. Mais peu à peu, les élus vont se rendre compte que l'exploitation de la ligne devient de plus en plus lourde pour les finances publiques. Ce n'est pas immédiat : l'investissement fait à Septfonds pour agrandir la gare, (voté en 1925) montre que l'optimisme reste de mise. Il faut attendre la crise des années trente pour que la question des déficits se pose.

« L'établissement du réseau des chemins de fer d'intérêt local du département de Tarn-et-Garonne conduirait donc, très probablement, à des sacrifices importants, qui sont, peut-être, hors de proportion avec les intérêts à satisfaire. »

Montauban, le 11 mars 1891.

L'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, Caillié.
(voir l'étude dans les Annexes, page 009)

La bascule se fait réellement sentir à partir de 1931 comme le montrent le graphique précédent et le tableau, page suivante, publié dans les comptes rendus des sessions du Conseil général. En 1934, les recettes ne font plus que 42% de ce qu'elles étaient en 1931. Il faut cependant rappeler que l'exploitation du tramway s'est arrêtée en 1933 et on est en droit de se demander ce que représentent les statistiques de 1934.

Face à cette situation, les élus vont s'orienter vers l'arrêt du rail pour passer à la solution routière en partant du principe que les lignes exploitées par autocars seront équivalentes à ce qu'elles étaient par le rail.

Quelles causes, quels remèdes ?

Le Conseil général ne se pose pas toutes ces questions, d'autant que le débat est joué et la solution routière quasiment actée. Mais d'autres questions sont posées ailleurs et il n'est pas intéressant de revenir sur des décisions qui, selon certains, auraient pu avoir un effet sur l'évolution du chemin de fer d'intérêt local.

Voie normale ou voie métrique ?

Était-il judicieux de choisir les voies étroites ? Procurent-elles des économies, de construction, d'exploitation ?

Les ingénieurs d'État (...) défendent tardivement la thèse selon laquelle « l'économie procurée par la voie étroite est très faible ». Peu à peu émerge une position plus pragmatique, partagée par les ingénieurs dirigeants des grands réseaux. Sartiaux, du Nord, décompte en 1876 un quart seulement du réseau d'ensemble français en exploitation rapportant plus de 5,5 % d'intérêt, près du tiers, moins de 2 %, et un dixième seulement ne payant que ses frais d'exploitation. Pour pallier cette « situation très grave et peu encourageante pour les capitalistes », « il faut trouver une solution qui proportionne la dépense à la recette [...] : l'adoption du chemin de fer à voie étroite, limitée, bien entendu, aux chemins de fer locaux d'embranchement non destinés à devenir par la suite, des chemins de transit ». Doctrine entérinée en 1889 par le directeur du P.L.M., Noblemaire : il faut un outil proportionné au trafic, depuis la voie de 0,60 m jusqu'à la voie normale, d'où son slogan, « les petits chemins de fer aux petites compagnies ». Dans son cours professé à l'École des Ponts et Chaussées en 1894, Brick souligne combien, plus que le trafic, c'est le relief qui détermine le choix : « L'économie qui résulte de l'emploi de la voie étroite provient surtout de la flexibilité du tracé qu'elle permet d'obtenir ; elle dépend donc des facilités qu'elle donne pour suivre le relief du terrain, et par conséquent des conditions topographiques ; elle est à peu près insignifiante en pays plat, et peut devenir très importante en pays de montagne. »

Soulignons que cette polarisation du débat sur les conditions de construction a pu minorer des considérations peut-être plus importantes sur les conditions d'exploitation[4] »

Rappelons que dans le Tarn-et-Garonne, les points de vue sur le gabarit du réseau ont oscillé entre la voie normale et la voie de 0,60 m de large pour s'arrêter à la voie métrique. Et accessoirement (choix pourtant important pour les coûts), entre train en voie propre ou tramway sur réseau routier. La locomotive de 25 tonnes du projet Darras était chiffrée à 45 000 francs alors que celle du tramway (17 tonnes) coûtait 35 000 francs.

Les conditions d'exploitation ont été moins discutées et

c'est peut-être une autre explication aux difficultés rencontrées, explications liées d'une part au territoire desservi et d'autre part au lien avec le réseau national.

Le territoire desservi est peu dense, peu industriel (à part Septfonds), plutôt rural. Difficile d'envisager de forts trafics dans ces conditions. Et le rêve d'un chemin de fer générant de nouvelles activités n'était qu'un rêve (voir pages précédentes 51). L'étude de marché faite par Darras tentait d'évaluer des partages de trafic entre la nouvelle ligne à créer et celle de Lexos-Montauban, mais c'était alors pure spéculation.

Un point de vue intéressant est cité par G. Ribeill :

« le facteur qui influe le plus sur la recette d'un chemin (de fer) agricole est l'importance de la ville située sur le réseau d'intérêt général dans laquelle il débouche

[4]Ribeill art. cité

1926

Se passer du charbon ?

Vers cette date, il n'y a pas d'échange sur d'éventuelles difficultés d'exploitation. Mais au détour d'un concours pour remplacer le charbon par d'autres sources d'énergie, on peut lire :

« Les difficultés que nous éprouvons pour l'exploitation de notre réseau de tramways n'ont pas échappé aux Pouvoirs publics et notamment à l'Office national des Recherches scientifiques et des Inventions... » (...) « substituer à la traction à vapeur d'autres systèmes plus économiques et notamment les moteurs à gazogène à gaz pauvre. »

Le Conseil général accorde la participation souhaitée de 1000 francs au bénéfice de ce concours national. (voir page 021).

» Baum, ingénieur économiste des Ponts.

Caussade est effectivement situé sur le réseau principal : peut-on dire que la ville a une importance majeure, telle qu'elle va générer des échanges intenses avec les campagnes desservies par la ligne ? La question est posée.

Et cet argument macro-économique nous renvoie à un autre aspect, plus local mais peut-être pas indifférent : le raccordement entre le tramway et la ligne principale, avec deux gabarits différents et donc un transbordement.

Si au début, avoir un gabarit unique était la solution, la doctrine a évolué. Le pragmatisme s'est imposé. À Caussade, on peut encore voir un espace assez vaste pour faire la jonction entre les trains. Dans quelles conditions ? Rien n'est dit à ce sujet. Ce pragmatisme sur le rôle de la rupture de charge était surtout celui des compagnies qui voulaient s'installer à moindre frais sur le territoire et qui voulaient convaincre les élus que la solution métrique était bien suffisante.

La liaison directe, disait-on, n'avait d'importance que pour des marchandises voyageant au loin. Pour le marché local, la rupture de charge ou la correspondance était secondaire, autant pour les marchandises que pour les voyageurs. D'autant que la vitesse sur le réseau local était très modeste : sur une ligne un tracé court à 20 km/h de moyenne, le temps gagné ou perdu était de peu d'importance.

Le Conseil général arrête les frais

Les questions évoquées précédemment ne sont pas celles qui provoquent des débats dans l'assemblée. Pour les élus, à l'évidence, c'est le trafic routier qui vient concurrencer le rail.

L'abandon du rail va se faire en plusieurs temps, comme pour faire accepter en douceur cette décision.

Premier temps : « où gît l'économie ? » se demande le Conseil

« L'objectif que vous vous étiez donné alors, c'était d'atténuer le déficit d'exploitation de vos 6 lignes de tramways d'une longueur de 182 kilomètres. Vous constatiez en effet que le déficit brut annuel allait atteindre un ordre de grandeur se rapprochant de 1.800.000 frs, ramené, il est vrai, à 1 million environ par l'effet de l'encaissement de deux sortes de subventions annuelles provenant de l'État. (...)

« Ce coût allait croissant suivant une progression augmentant la charge départementale de 150.000 francs de plus en moyenne, à chaque nouvel exercice. D'autre part, chacun de vous sachant, d'après l'expérience des autres et les rapports d'ingénieurs, que le kilomètre-vapeur coûte en moyenne 12 francs, alors que le kilomètre-auto n'excède pas 4 francs, vous avez cherché à substituer le plus possible le transport sur route au transport sur rail. »

Tableau comparatif des recettes nettes de l'année 1934 avec les résultats des années 1929, 1930 et 1931

Années	GRANDE VITESSE					P. V. Marchandises P. V.	Produits divers	Recettes totales
	Voyageurs	Bagages	Commissions	Coûts postaux	Messageries et denrées			
1934	233.012 95	5.888 45	10.119 10	61.763 78	35.544 55	120.956 85		467.285 68
1931	297.017 56	11.611 25	"	62.848 50	55.278 40	650.710 66	25.344 35	1.102.810 72
1930	333.859 44	13.165 24	"	68.476 92	62.787 43	585.505 30	25.497 15	1.089.291 48
1929	377.304 99	13.796 17	"	71.482 92	76.503 05	521.055 35	23.492 80	1.083.635 28

Ces échanges (où tout le monde est d'accord) montrent incidemment que la question est posée depuis 1930, date à laquelle a

été discutée une convention avec la STAM (Société des Transports Auxiliaires du Midi,)

Second temps : dissocier la desserte voyageurs et la desserte marchandises

« Dès le premier jour de nos conversations de 1930 avec la Société qui est aujourd'hui notre contractante, nous vîmes que le transport des voyageurs pourrait être assuré par des autobus, aux lieu et place des trains, mais qu'aucune innovation en matière de transport des marchandises ne pouvait alors se réaliser à la satisfaction tant des usagers que du département. Cela étant vous avez scindé le problème : 1° Quant aux voyageurs, vous avez traité avec la Société des Transports Auxiliaires du Midi, dite S.T.A. M., chargée d'instaurer en remplacement des trains existants, et sur les mêmes parcours, pour que la desserte des mêmes populations soit assurée, un service d'autobus de moyenne capacité et vous avez traité sur la base du forfait ; 2° Quant aux marchandises, ne recevant pas alors de propositions acceptables pour opérer la substitution des autos au train et n'ayant pas la possibilité de traiter sur la base du forfait (qui n'a pas cessé d'avoir vos préférences), vous avez maintenu un service de trains raréfiés dans la proportion d'environ 75 %, chargeant la même entreprise de l'assurer en régie, pour votre compte.

1933

Tramways départementaux

Compte rendu de l'exploitation depuis le rachat et l'affermage (Ingénieur en chef)

« L'expérience en cours (changement de statut juridique pour l'exploitation) paraît montrer que le résultat final est identique, et cela confirme les difficultés que l'on rencontre chaque fois que l'on recherche les moyens d'atténuer le déficit, sans modifier l'étendue du réseau. »

Ce nouveau régime limité à une durée de moins de cinq ans est entré en application le 1er février 1932. C'est pourquoi en cette année 1933, possédant les résultats d'un exercice entier, vous avez voulu tirer de cette expérience les enseignements qui s'en dégagent. »

« Vous avez été unanimes à constater que ce nouveau régime avait eu pour effet de mettre un frein à l'ascension annuelle du montant du déficit — premier résultat — et même de ramener le chiffre brut, qui l'exprime, de

1.800.000 francs à 1.500.000 francs. C'est à la fois appréciable et insuffisant. Vous avez voulu procurer à notre budget des allègements autrement profonds, bien que n'ayant pas les mains libres puisque vous êtes liés par les termes de la convention pour 39 mois encore.»

Troisième temps : fin du rail-marchandise

« C'est ainsi que reprenant l'œuvre commencée en 1930, vous avez voulu maintenir tel quel le régime institué alors en ce qui concerne les voyageurs et modifier, au contraire, celui qui concerne les marchandises. Interrogée, la Société fermière a renégocié avec nous en vue de renoncer au transport sur rail et en régie desdites marchandises et d'y substituer le transport sur route par camion ou camionnette, assuré désormais moyennant un montant forfaitaire, ainsi que vous l'aviez institué en 1930 quant aux voyageurs. C'est à quoi aboutit l'avenant que nous soumettons aujourd'hui à votre jugement. Il assure l'unité de régime.»

La convention discutée avec la STAM est très longue, très détaillée. Pour les élus, il est important que le service en autocar soit l'équivalent du service par rail. Ce qu'assure le contractant. Pour rester dans le sujet de l'histoire du tramway, un article de la convention dit :

Article 2 Le paragraphe a) de l'article : est modifié comme suit : a) Voie ferrée.

Le transport des marchandises de petite vitesse, prévu actuellement par voie ferrée, sera assuré par des véhicules automobiles sur route. Il en sera de même du transport de l'excédent des marchandises de grande vitesse, autres que les bagages, qui n'auraient pu être acheminées par les Services d'autobus comme il sera dit ci-après.

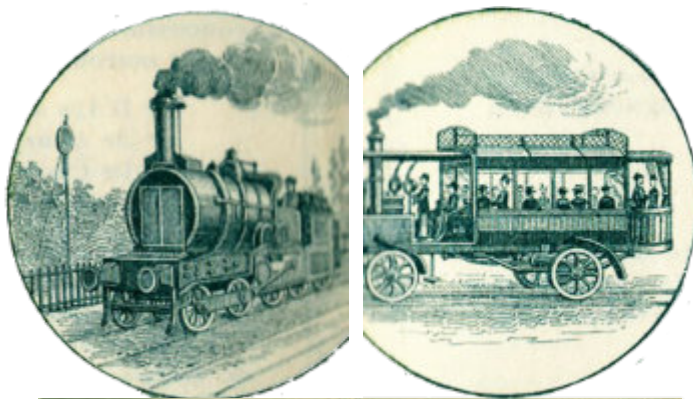
« Le Conseil Général :

« 1° Approuve l'avenant conclu avec la S.T.A. M. pour la » modification du régime d'exploitation des Tramways départementaux et autorise M. le Préfet à le signer au nom du Département ; (...)

4° Invite l'Administration à engager la procédure légale de déclassement des voies ferrées sur toutes les lignes du réseau ;

Avec cette convention, c'est la fin du réseau ferré. Dès 1932, il avait été prévu de vendre les locomotives. Après 1933, après le déclassement du réseau, tout le matériel, de la traverse à la plaque tournante, du wagon à la maison du garde-barrière ou à la gare, tout (ou presque) sera vendu.

Dans les annexes (pages 030 et suiv.) on pourra lire les états d'avancement de cette liquidation. ■



Action de la Compagnie des Tramways de l'Ain. Vue complète et détail des deux modes de transports proposés par la compagnie le tramway et l'autobus, tous deux à vapeur.

1935

Rapport de l'ingénieur en chef

« La diminution du trafic a deux causes principales, qui ne sont pas spéciales aux tramways de Tarn-et-Garonne : La première est. la crise économique de plus en plus dure qui restreint tous les transports. La deuxième est le développement toujours plus grand des moyens personnels de transport automobile, qui porte un grave préjudice à toutes les entreprises de transports en commun, à commencer par celles dont les installations coûteuses avaient pour contrepartie un monopole de fait. Ce monopole subissant des restrictions de plus en plus accusées, l'équilibre des entreprises est de plus en plus compromis.

En fait, avec le développement et la commodité toujours plus grande des moyens de transports routiers, les pouvoirs publics n'ont plus les mêmes raisons qu'autrefois de mettre à la disposition des populations rurales des services de transports en commun qui ont été longtemps le seul moyen pratique pour atténuer l'isolement des campagnes.»

Lire le rapport page 038

5

PRENDRE LE TRAIN ?

QUE RESTE-T-IL DE NOS AMOURS [FERROVIAIRES] ?

1935 : débat au Conseil général (à propos de la liquidation du réseau).

M. Bordaries : « Cette affaire de la vente des terrains mettra fin à notre exploitation. Il ne nous restera plus que le souvenir de nos anciens « tacots », qui ont rendu des services signalés, quoi qu'on en dise, pendant des années, et, il faut bien le dire ici, s'ils ont eu quelques détracteurs, c'est parce que ces détracteurs étaient mieux partagés que nous-mêmes. »

M. Frayssinet. — Ceux-là, mon cher collègue, applaudissent à votre oraison funèbre.

M. Bordaries . — Ceux qui souhaitent la disparition des tramways sont ceux qui ne les ont pas utilisés.

**Pas grand chose,
serait-on tenté de dire
en forme de conclusion...**

Sur le terrain, quelques traces de la voie surtout quand elle s'écarte de l'ancienne nationale, mais des traces de moins en moins lisibles : la nature reprend ses droits et de temps en temps les aménagements routiers s'imposent.

Plus visibles, mais très transformées, les gares qui sont toujours là mais souvent difficiles à reconnaître. Il faut de l'imagination pour reconnaître la gare à Caussade et encore plus l'ancien dépôt. Et pour comprendre comment fonctionnait la zone de transbordement.

Toujours dans le concret, la petite collection de cartes postales (et peut-être dans les albums de famille), des photos en situation devant la gare ou dans le pré d'à-côté.

Comme souvent dans le patrimoine récent, celui qui est le moins considéré et le moins protégé, ce qui reste, c'est le souvenir, ce qui est immatériel. Et là, il y a des marges de manœuvre.

Le monde du chemin de fer est un monde de passionnés ; il suffit de regarder les sites dédiés à ce type de lignes, les associations, le matériel..

Il suffit de consulter les sommaires des revues, savantes ou

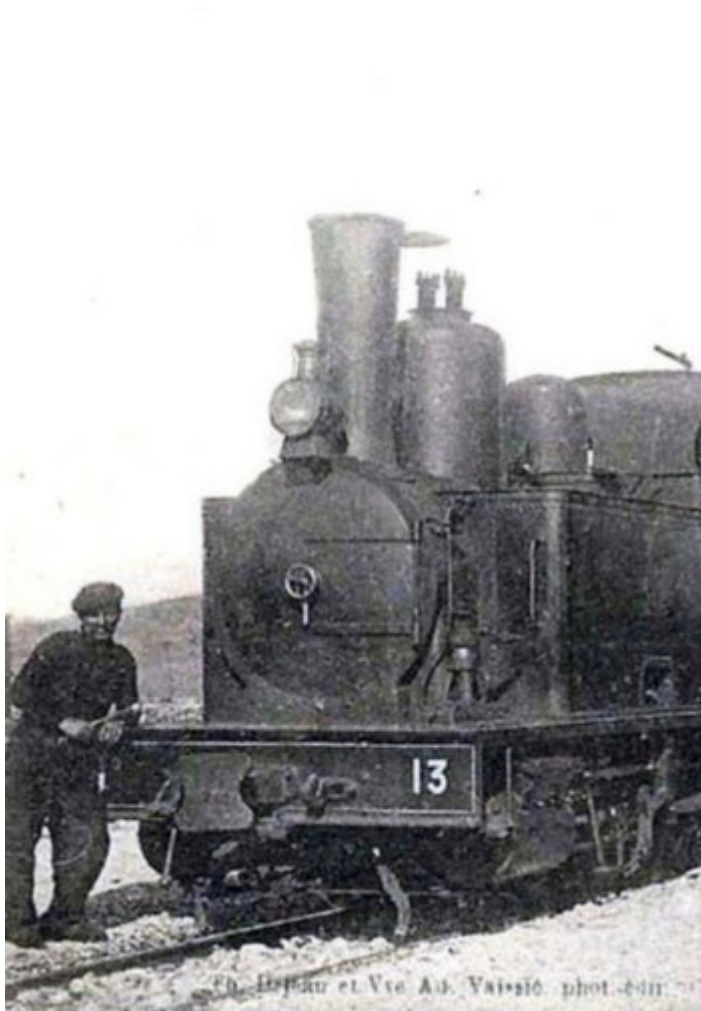
« amateurs. ». Mais alors, pourquoi sur le terrain, ne peut-on pas faire un peu plus. Sinon revivre - du moins évoquer la mémoire du rail : pour cette ligne d'abord, pour le Tarn-et-Garonne. Car derrière ces locos, ces gares, ces bouts de chemin qui rappellent que monter la côte, ce n'était pas rien, ... derrière tout cela, on retrouve une époque : le rêve de la vapeur, de la modernité. . .

Mais on retrouve aussi une ligne et des trains qui passaient non pas à côté entre deux clôtures, mais dans les bourgs, partageant l'espace avec les habitants : c'était leur tram... et ils étaient fiers de prendre la pose, fiers d'être, eux aussi, d'être dans la course.

Les archives du Conseil général sont « parlantes » : en ajoutant d'autres études sur les autres lignes du département, ne pourrait-on pas redonner un peu de vie aux habitants ? Rappeler que le rail n'a pas toujours été que TGV et billetterie électronique et que la petite vitesse, ce n'était pas que des tacots, mais que c'était de la vie.

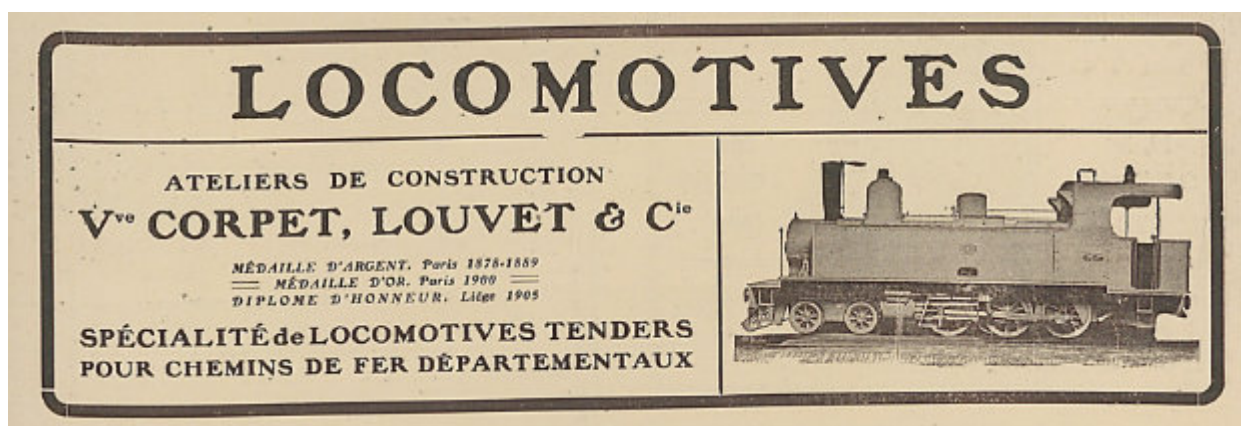
La voie d'un mètre de large était aussi une ligne de vie.

Dominique Perchet



5

BIBLIOGRAPHIE



*Publicité des Ateliers Corpet, Louvet et Cie.
parution dans la revue des Chemins de fer
départementaux (source Gallica [https://gallica.
bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1182614b.
r=bpt6k1182614b?rk=21459;2](https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k1182614b.r=bpt6k1182614b?rk=21459;2))*

*Cette firme a fourni des locomotives pour la
ligne Caussade-Caylus (de puissance
moindre que celle représentée ici).*

Conseil général de Tarn-et-Garonne
Comptes rendus des sessions de 1876
à 1940



Archives départementales de Tarn-et-Garonne

Lignes d'intérêt local

263 S 1

263 S 2

263 S 3

263 S 4

Archives municipales de Saint-Antonin : registre des délibérations du Conseil municipal



Gallica - Retronews

Revue d'Histoire des chemins de fer, *Les chemins de fer à la conquête des campagnes* - n° 24-25 2001



Henri Demongie, *les petits trains de jadis*
* Sud-Ouest de France (Les Éditions du Cabri)

Ch. Lacombe, *Historique sommaire des tramways à vapeur de Tarn-et-Garonne - Histoire des communications dans le Midi de la France*, 1958



Association des Amis de Septfonds, *Il était une fois un petit train départemental de Caussade à Caylus*. (45 pages)

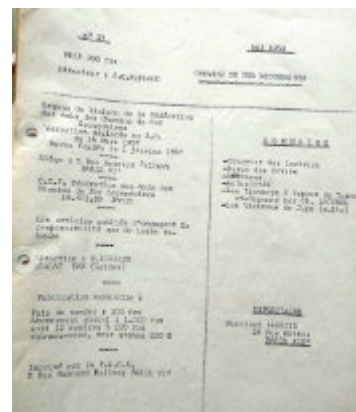
Georges Ribeill, « *Les chemins de fer d'intérêt local à l'épreuve du régime de 1880 : de graves pathologies congénitales ?* », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25 | 2002, 104-137.



Deuxième partie : *Les chemins de fer secondaires en France, champ d'initiatives, d'expériences et d'innovations* - <https://doi.org/10.4000/rhcf.2038>



Rémy Guyot, « *Rails et voies des chemins de fer secondaires* », *Revue d'histoire des chemins de fer*, 24-25 | 2002, 138-145.



Ch. Lacombe, *les tramways à vapeur de Tarn-et-Garonne - Chemins de fer secondaires* (1958).

ANNEXES

Comptes-rendus du Conseil général (ordre chronologique)

La transcription des débats du Conseil général du Tarn-et-Garonne est ici organisée de façon chronologique. La plupart du temps, nous avons repris intégralement les échanges sauf dans deux cas : quand, dans les débats, il est question d'autre chose que des tramways ou quand on parle de lignes d'intérêt général qui ne concernent pas notre sujet principal.

Pour certains tableaux très complexes, nous avons choisi d'intégrer un fac-similé prélevé dans les documents mis en ligne par Gallica. La traduction des pages imprimées en texte utilisable ici par le procédé d'OCR peut laisser passer certaines anomalies malgré le soin apporté à lire et relire. Nous nous en excusons par avance. En italique, les débats et en droit quelques mots pour présenter ce qui est donné à lire.

Nous avons respecté la graphie d'époque.



Conseil général : débat

Les comptes-rendus des sessions du Conseil général du Tarn-et-Garonne* montrent un intérêt précoce pour le chemin de fer départemental (tel qu'il est qualifié) ainsi que des hésitations sur le modèle technique qui doit être retenu.

1877 - premières mentions

Rapport du Préfet (janvier)[1].

M. le Président dépose un mémoire de M. Chabrier, ingénieur civil à Paris, relatif à la construction de chemins de fer d'intérêt local sur les routes départementales dans le département de Tarn-et-Garonne, ainsi que d'un mémoire de plusieurs sénateurs et députés de la région du sud-ouest, sur un projet de loi sur divers chemins de fer.

Ces deux affaires sont renvoyées à la deuxième commission.

Chemin de fer à établir sur l'accotement des routes ou tramways à vapeur.

« Messieurs,

« La deuxième commission a été saisie d'une demande de concession de chemins de fer sur les accotements de routes ou tramways à vapeur. Elle n'a pas cru devoir prendre de décision sur une question qu'elle considère comme étant d'une très-grande importance et qui nécessite un examen approfondi ; en conséquence, elle vous propose de soumettre l'étude à MM. les Ingénieurs et de les prier de présenter un rapport au Conseil général à la session d'août. »

Le rapport est adopté.

Il faut noter que cet intérêt n'est pas lié directement au plan Freycinet qui date de 1878 ; mais il s'inscrit dans l'air du temps, avec la place grandissante du chemin de fer, place que reprendra justement le programme du ministre (loi votée en 1879).

1878 - L'intérêt manifesté devient plus concret

La délibération alors porte sur des projets de ligne à créer, avec une préoccupation que l'on retrouvera souvent : pallier une éventuelle déficience dans la construction du réseau national, craignant pour le prolongement de la ligne du P.O au-delà de Cahors. Au détour de ce texte, on note que le sujet était déjà évoqué en 1876.

Chemins de fer.

L'ordre du jour appelle la discussion du rapport présenté par M. Arnault, au nom de la deuxième commission sur les chemins de fer.

M. Arnault donne lecture de son rapport.

Messieurs,

« La commission a eu à s'occuper de deux sortes de chemins de fer en projet sur le territoire du département de Tarn-et-Garonne : les chemins de fer d'intérêt général, les chemins de

fer économiques établis sur les routes. Les chemins de fer d'intérêt général dont nous devons nous occuper d'abord ne sont pas tous au même point des travaux préparatoires à leur exécution : nous allons parler de chacun d'eux.

Chemin de fer de Montauban à Castres par Saint-Sulpice.

« Celui-ci est concédé : les études se font pour le tracé définitif. Dans cet état, les communes de Villebrumier, d'Orgueil, de Saint-Nauphary, de Varennes demandent que ce chemin suive le plus possible la rivière du Tarn dans notre département, tandis qu'un autre projet de tracé rapprocherait la ligne de la Haute-Garonne et de Fronton. S'associant à l'idée émise par ces communes, la commission propose au Conseil général d'émettre un vœu énergique en faveur du tracé le long de la rivière du Tarn. La ville de Fronton n'est pas éloignée de la grande ligne de Bordeaux à Cette, tandis que les pays à traverser dans notre département sont jusqu'ici dépourvus de tout chemin de fer. » Les conclusions de ce rapport sont mises aux voix et adoptées.

Chemin de fer de Montauban à Cahors, Gourdon, etc.

« Des études sont faites afin d'arriver à la déclaration d'utilité publique. Dans sa séance du 25 août 1876 le Conseil général de Tarn-et-Garonne a voté une subvention de 270 000,00 F, selon la demande du ministère des travaux publics, applicable à quiconque construira cette ligne. Enfin, le samedi 6 avril courant, une commission, qui comptait dans son sein plusieurs d'entre nous, s'est réunie à Montauban pour donner son avis sur le tracé de Montauban à Cahors et à Gourdon, et plus particulièrement sur le tracé dans notre département.

L'assemblée répond, point par point, à un questionnaire (que nous n'avons pas trouvé dans les archives) :

Chemins de fer.

M. Arnault, au nom de la même commission, fait connaître que le Conseil général est appelé à répondre à différentes questions posées par M. le Ministre des travaux publics, dans une circulaire du 4 courant, relativement à deux projets de loi ayant pour objet de réglementer la concession des chemins de fer d'intérêt local et des tramways. La commission a formulé, sur ces différentes questions, les réponses dont il est donné lecture au Conseil, dans les termes suivants :

1° Chemins de fer d'intérêt local :

« Le Ministre des travaux publics, par une circulaire en date du 4 avril 1878, fait connaître à MM. les Préfets que le Gouvernement prépare deux importants projets de lois : l'un relatif aux chemins de fer d'intérêt local, l'autre aux voies ferrées établies sur les routes, comprenant les tramways proprement dits, qui n'avaient été jusqu'ici l'objet d'aucune loi spéciale.

Notre éminent compatriote et ancien collègue, M. de Freycinet, nous ne saurions trop l'en remercier, a pensé qu'il serait utile d'appeler l'attention toute spéciale des Conseils généraux, organes des populations, sur les dispositions projetées. Il a adressé à ces assemblées deux questionnaires que votre commission a examinés avec le plus grand soin, désireuse qu'elle était de répondre dignement à l'invitation de M. le Ministre. Voici les réponses très-sommaires qu'elle vous propose, la forme même du questionnaire excluant tout développement.

Questionnaire relatif aux Chemins de fer d'intérêt local.

« 1° L'innovation importante et même capitale consistait à attribuer, dans tous les cas, la déclaration d'utilité publique et l'autorisation d'exécution à une loi. Dans ces dernières années une très-vive controverse s'était produite à cet égard. Selon les uns, les Conseils généraux eux-mêmes étaient investis, par la combinaison des lois de 1865 et 1871, du droit de déclarer

[1] Les débats sont rarement datés ; le principe étant de publier année par année les séances réparties en deux grandes sections : les rapports du Préfet et des services d'un côté et les séances du Conseil de l'autre sans que les dates apparaissent clairement.

l'utilité publique des chemins de fer d'intérêt local comme des routes départementales. Selon la doctrine reçue au ministère des travaux publics, un décret était nécessaire. Le projet n'adopte ni l'une ni l'autre solution, et fait toujours intervenir le pouvoir législatif. Nous vous proposons d'adhérer à cette disposition. Tout chemin de fer, quelle que soit sa qualification, porte en soi au moins le germe de questions d'intérêt général, ou, pour mieux dire, il est toujours à certains égards d'intérêt général : ce qui suffit pour mériter que la décision suprême soit réservée au législateur.

« 2° Avis conforme sans observation.

« 3° Avis conforme sans observation.

« 4° La commission, considérant qu'il s'agit ici d'une expropriation pour cause d'utilité publique, prononcée par une loi, estime que l'indemnité à payer par l'État au Département doit être réglée, en cas de contestation, selon le mode ordinaire, c'est-à-dire conformément à la loi du 3 mai 1841, et qu'il n'y a pas lieu de créer ici une compétence spéciale au profit de l'autorité administrative.

« 5° La commission estime qu'il faut aussi l'avis préalable des Conseils généraux des départements intéressés.

« 6° La commission, vu les nécessités spéciales du département de Tarn-et-Garonne, les différences qui existent entre les diverses portions de son territoire, les unes pays de plaine, les autres pays de coteaux, est d'avis qu'il faut modifier l'article en ce sens que la charge annuelle imposée au Trésor public ne dépassera pas en moyenne 2,000 F par kilomètre. Par l'addition de ces mots « en moyenne », rien ne sera changé au fond des choses, les charges du Trésor ne seront pas augmentées, et une équitable répartition de ces charges pourra se faire entre les lignes besogneuses.

« La commission propose aussi de demander que la participation de l'État cesse seulement lorsque la recette brute atteindra 8,000 F au lieu de 7,000 fr. par kilomètre : cette augmentation lui paraît indispensable dans nos pays.

« Pour les chemins à voie plus étroite que celle des grands réseaux, la commission, par les mêmes motifs, demande que les chiffres soient élevés à 1 500 F par kilomètre au lieu de 1,000, et que la limite soit portée à 6 000 F au lieu de 5,000.

« 7° La commission adhère pleinement aux sages précautions prises pour sauvegarder les intérêts des porteurs d'obligations qui s'imaginent, pour la plupart, jouir d'un véritable privilège, alors que la pratique reçue ne leur accorde même pas les droits des créanciers ordinaires d'un simple particulier.

« Nous voudrions même qu'il fût fait davantage, et qu'à cette occasion un projet de loi fût étudié à l'effet : 1° de permettre aux porteurs d'obligations d'être représentés auprès de la compagnie pour la sauvegarde de leurs intérêts, par exemple par des commissaires analogues à ceux qu'a institués la loi de 1867.

2° De permettre aux concessionnaires d'hypothéquer leurs concessions, et de conférer par là un droit de préférence aux porteurs des obligations selon la date des émissions, le tout avec des formalités de publicité.

« 8° Avis conforme sans observation. »

« 9° Avis conforme sans observation.

« 10° Avis conforme sans observation. »

Le Conseil général, appelé à voter sur chacun des articles du questionnaire et sur les modifications ou observations ci-dessus, a adopté sans discussion les conclusions du présent rapport.

—

Rapport sur le Questionnaire relatif aux voies ferrées établies sur les voies publiques.

« Il s'agit ici d'un projet de loi destiné à régler une matière toute nouvelle et de grand avenir pour les contrées qui ne sauraient espérer une ligne d'intérêt général, ou même un de ces chemins de fer d'intérêt local qui coûtent de 6,000 à 8,000 F par kilomètre, d'après les évaluations ministérielles, que nous croyons même être au-dessous de la vérité, du moins pour notre département.

« Ces prévisions nous paraissent encore un peu optimistes, toujours pour notre département, en ce qui touche les chemins de fer sur les routes, beaucoup moins chers assurément, puisqu'ils n'ont à payer ni terrains, ni terrassements, ni ouvrages d'art. Une puissante association financière qui s'occupe d'un grand nombre de chemins de fer économiques estime à 5,233 fr. les frais d'exploitation par kilomètre, alors que l'exposé des motifs de M. le Ministre des travaux publics déclare que la participation de l'État devrait cesser quand la recette brute dépasserait 4,000 fr. par kilomètre. Ce rapprochement prouve, ou bien que les chiffres sont exagérés de part et d'autre en sens inverse, ou bien que notre département ne se trouve pas dans les conditions les meilleures pour la construction de ces sortes de chemin. Nous croyons que ces deux explications ont chacune leur part de vérité.

« Quoi qu'il en soit, la commission ne saurait trop insister auprès du Conseil général, pour que celui-ci se pénètre de cette idée que ces chemins de fer sur l'accotement des routes seront les seuls possibles pour desservir beaucoup de localités de notre département. Dès lors nous devons désirer vivement que la loi projetée soit bientôt votée, afin que les intéressés puissent solliciter la concession des chemins étudiés.

« La seule objection de principe qui ait été faite est relative aux dangers que ces chemins de fer peuvent faire courir à la circulation ordinaire sur le restant de la route.

« À cela deux réponses : d'abord il faudra exiger que ces chemins soient le plus possible en contre-haut de la route afin que les voitures ne puissent pas s'engager sur la voie qui serait alors une sorte de trottoir ; ensuite il convient de faire observer qu'il ne s'agit pas ici de trains de grande vitesse, que ces trains, composés tout au plus de deux ou trois voitures, ne seront pas très-nombreux, 4 à 6 par jour, tout au plus, en comptant l'aller et le retour. Il n'est pas téméraire de conjecturer que les chevaux, bœufs, moutons, etc., etc., s'accoutumeront bien vite à ce bruit et à ce passage du train : ce ne sera qu'un inconvénient très-faible et tout temporaire, qui n'est pas à comparer avec l'intérêt immense que présente cette création.

« Quant au questionnaire lui-même nous n'avons guère qu'à reproduire les observations ci-dessus.

« La commission n'a rien à dire de particulier sur les nos 4 à 5.

« Sur le n° 6 la commission demande que la charge du Trésor puisse être élevée à 1,000 fr. au lieu de 500, et que les mots « en moyenne » soient ajoutés ici à l'article comme dans le précédent questionnaire.

« Elle propose également de demander à l'État de vouloir bien élever de 4 à 5,000 fr. le chiffre de recettes auquel cessera sa participation.

« Elle demande, enfin, que le délai de participation soit porté de 20 à 30 ans ; le tout à raison des nécessités spéciales de notre département.

« Sous le n° 7, même observation que ci-dessus. Rien à dire sur les nos 8, 9. et 10. »

Le Conseil général, après avoir entendu la lecture du questionnaire et du rapport, adopte sans discussion les diverses conclusions dudit rapport.

Dans l'optique de notre étude (le tramway à vapeur de Caussade à Caylus), les points pratiques (lien avec la route, bruit et nuisances, performances modestes...) ont un relief particulier; même s'il n'est pas encore question de cette ligne.

1890

Les questions techniques prennent de l'importance puisque la courte délibération renvoie à une étude à faire, les conseillers n'étant pas en mesure de trancher dans un débat qui sera long.

Chemins de fer économiques. M. Lasserre, rapporteur :

Plusieurs projets sur la construction de chemins de fer économiques et tramways nous ont été adressés ; votre commission n'étant pas en mesure de se prononcer sur la valeur et l'application des divers systèmes qui lui sont communiqués, vous propose de les renvoyer à l'étude de l'Administration. »

Les conclusions de ce rapport sont mises aux voix et adoptées.

De fait, on retrouvera ces questions (choix techniques) dans les échanges suivants, toujours en 1890. À propos d'une ligne particulière (Castelsarrasin à Beaumont par la vallée de la Gimone) sont évoqués nombre de points qui concerneront toutes les lignes à venir.

1891

Établissement de tramways à vapeur

M. Cambe, au nom de la deuxième commission, donne lecture du rapport suivant :

Messieurs,

« J'ai l'honneur de vous présenter, au nom de la deuxième commission, un rapport sur divers vœux émis par MM. Chabrié, Cambe, Lasserre, Rivière, Rolland et d'Escayrac-Lauture, relatifs à l'établissement de tramways à vapeur dans le Tarn-et-Garonne.

« Les départements voisins ont déjà établi des chemins de fer à voie étroite. La Dordogne possède notamment des tramways à vapeur. Plusieurs localités importantes du Tarn-et-Garonne se trouvent en dehors des grandes lignes existantes et ne seront que difficilement desservies par des chemins de fer à voie normale dont l'établissement serait fort onéreux et nullement rémunérateur. Dans ces conditions, les projets de chemins de fer économiques répondent aux besoins et ont l'avantage de ne point grever, dans d'aussi fortes proportions, les budgets.

« Votre commission est donc d'avis qu'il y a lieu de prendre en considération les vœux émis, de les renvoyer à l'administration afin que l'étude de leur réalisation en soit faite, en ayant pour objectif de desservir les principales localités du département pour leur faciliter l'accès des lignes normales qui existent déjà. »

1890 (APRÈS-MIDI)

M. Rivière demande que le vœu qu'il a déposé obtienne la

priorité et ne se confonde pas avec ceux de ses autres collègues, en raison des conditions exceptionnelles dans lesquelles il se présente. M. Rivière rappelle que la construction d'un chemin de fer à voie normale, dans la vallée de la Gimone, a été approuvée par une loi ; que les terrains ont été achetés jusqu'à Beaumont ; mais qu'il est à craindre aujourd'hui, en présence de la grande dépense qu'elle doit entraîner, que les populations ne soient encore pendant longtemps privées de la voie ferrée qui leur a été promise et qu'elles attendent impatiemment. M. Rivière dit que lui et plusieurs de ses collègues ont pensé qu'il était possible de faire cesser cette situation, pour la ligne de Castelsarrasin à Beaumont, en proposant à l'État de lui abandonner la subvention départementale qui lui a déjà été versée, et de ne pas lui réclamer la construction d'un chemin de fer à voie normale, qu'il s'était engagé à établir, mais cela sous la condition qu'il ferait construire un chemin de fer à voie étroite entre Castelsarrasin et Beaumont.

M. Rolland insiste pour l'adoption de la proposition qu'il a faite de concert avec MM. Rivière et Lasserre. Il ne peut y avoir parité entre leur proposition et celle de leurs autres collègues, car on se trouve en présence d'une situation exceptionnelle. La ligne est déjà étudiée, puisque les terrains sont achetés entre Castelsarrasin et Beaumont. Seulement, par suite de circonstances particulières, l'exécution des travaux se trouve maintenant retardée jusqu'à une époque indéterminée. Par suite, le sacrifice important qu'a déjà fait le Département en faveur de cette ligne sera improductif pour un temps qui est aussi indéterminé. Dans ces conditions, il ne pourrait qu'être avantageux pour le Département de profiter immédiatement du sacrifice qu'il a consenti par l'établissement, sur les terrains acquis, d'un chemin de fer à voie étroite, puisque le chemin de fer à voie normale ne peut pas être obtenu. Et c'est le but auquel tend le vœu qu'il a déposé de concert avec plusieurs de ses collègues.

M. de Mauvoisin dit que l'État a pris l'engagement vis-à-vis de la compagnie du chemin de fer du Midi, et la compagnie vis-à-vis de l'État, en vue de la construction d'un chemin de fer à voie normale de Castelsarrasin à Lombez ; que, d'un autre côté, l'État s'est engagé, pour la partie de ligne de Castelsarrasin à Beaumont, envers le département, lequel, conformément au traité intervenu, est tenu de lui payer une subvention de 380,000 francs, sur laquelle le département a déjà versé 228,000 francs. Dans ces conditions, l'État ne peut pas se dégager et doit être mis en demeure de tenir ses engagements. M. de Mauvoisin fait ressortir que l'on demande à établir un chemin de fer à voie étroite à la place d'un chemin de fer à voie normale dont la construction se fera dans une période de dix ou quinze ans, et qu'on se trouvera alors avoir consenti des sacrifices qui deviendront inutiles. M. de Mauvoisin croit qu'il serait préférable, puisque la dépense est faite, d'obliger l'État à tenir ses engagements.

M. Chabrié dit que la question est très simple ; il y a une loi qui concède la voie de Castelsarrasin à Beaumont ; on peut donc, sans engager les finances du département, émettre le vœu que le chemin de fer à voie étroite soit substitué au chemin de fer à voie normale, en attendant que celui-ci puisse être établi.

M. Prax-Paris dit que le chemin de fer de la Gimone n'a pas été construit comme beaucoup d'autres, parce qu'il a été reconnu impossible d'exécuter toutes les lignes en projet ; on a été amené, par la force des choses, à ajourner l'exécution des lignes les moins productives. M. Prax-Paris regrette que le chemin de fer de la Gimone se soit trouvé parmi ces derniers. Il apprécie que ce serait se faire de grandes illusions que de croire encore à la construction de cette ligne. D'après M. Prax-Paris, ce projet doit être considéré comme abandonné, et il vaudrait sans doute mieux, aujourd'hui, faire un chemin de fer départemental (Decauville ou tout autre). Mais on arrive à un travail d'ensemble de lignes à créer que la commission

propose d'étudier. Ces études vont avoir fatalement pour conséquence d'engager le Département, car l'étude est le commencement d'un engagement ; elle fait naître dès espérances auxquelles on se trouve forcément amené à donner satisfaction. Il appelle particulièrement l'attention du Conseil sur le danger que présente, pour les finances départementales, la garantie d'intérêt, laquelle est l'inconnu avec toutes ses conséquences. M. Prax-Paris dit que, pour la construction des chemins de fer réclamés, le Département ne devrait jamais aller au-delà de la cession d'une partie des routes aux concessionnaires, et cela sans autre subvention ; ce serait plus que suffisant ; car, ou les lignes répondent à de véritables besoins, et elles sont alors très productives, ou bien elles sont inutiles, et alors il n'y a qu'à ne pas les établir. On doit laisser faire les compagnies qui sauront bien discerner là où la ligne pourra donner de bons résultats. Donc, conclut M. Prax-Paris, pas de garantie d'intérêt ni de subvention.

M. Rolland fait ressortir que les considérations développées par M. Prax-Paris s'appliquent à toutes les lignes indistinctement, mais qu'on ne saurait placer le chemin de fer de la Gimone sur le même pied que les autres lignes qui ne sont pas encore créées. M. Rolland expose la situation particulière de la ligne de la Gimone. Il fait remarquer que sur les 380,000 francs votés par le Conseil général pour la construction de ce chemin de fer, 228,000 francs ont déjà été versés dans les caisses de l'État. On est donc sorti de la période de projet pour entrer dans la voie d'exécution. Aujourd'hui, l'État ne peut pas construire cette ligne. Le département aurait donc le droit de lui réclamer le reversement de la somme qui lui a été payée. Mais l'État pourrait ne pas faire à cette demande un accueil favorable, car il ne faut pas perdre de vue qu'il n'a pas pris l'engagement de livrer la ligne dans un délai déterminé. Dans ces conditions, il ne saurait être contesté qu'il est de l'intérêt du Département de ne pas laisser son sacrifice improductif, et cela en demandant à l'État d'établir immédiatement un chemin de fer Decauville au lieu et place du chemin de fer à voie normale qu'il s'était engagé à créer. Cette solution, ajoute M. Rolland, est loin d'être préjudiciable aux finances départementales, puisqu'elle fera tirer profit d'un argent que les contribuables de Tarn-et-Garonne ont fourni et dont l'État profite seul ; elle aura, de plus, comme heureuse conséquence, de permettre de donner satisfaction à des populations qui méritent tout intérêt.

M. Prax-Paris répond qu'il n'a pas perdu de vue la situation spéciale dans laquelle se trouve le chemin de fer de la Gimone, pour la construction duquel le Conseil général a voté une somme très importante. Mais cela ne modifie en rien son opinion : les conditions du contrat passé avec l'État n'étant pas réalisées ; l'engagement du Conseil général cesse, par suite, d'être exigible ; il est donc très légitime que l'on demande à l'État de rendre l'argent qui lui a été versé et dont on trouverait aisément l'emploi ailleurs.

M. Prax-Paris ajoute qu'il ne faut pas que ce chemin de fer soit traité autrement que les autres ; pour aucun, il ne faut accorder de subvention.

M. Rolland insiste pour l'adoption de son vœu. Il répète qu'on ne peut établir de parité entre le chemin de fer de la Gimone et les autres voies ferrées que l'on veut établir. Il ne s'agit pas, pour la voie ferrée qu'il réclame, de faire une dépense nouvelle ; la dépense est faite, l'argent est encaissé par l'État, et, en présence de l'incertitude qui plane au sujet de l'époque où le chemin de fer à voie normale que l'on s'est engagé à construire pourra être établi, il persiste à penser qu'il est avantageux pour les intérêts départementaux que cet argent serve à l'établissement immédiat d'un chemin de fer à voie étroite de Castelsarrasin à Beaumont.

M. Rivière dit que cette proposition est d'autant plus pratique que le département du Gers n'hésitera probablement plus à faire étudier le prolongement jusqu'à la ligne d'Auch, lorsqu'il

saura que le chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont est en activité. Toute la vallée de la Gimone se trouvera alors desservie au grand avantage des populations.

M. de Mauvoisin dit qu'il n'y a qu'à demander à l'État de substituer un chemin de fer à voie étroite au chemin de fer à grande voie qu'il s'est engagé à construire. L'État ne peut pas, dit-il, se refuser à cette substitution qui lui est tout avantageuse, puisque le Département, qui est en droit d'exiger une voie large, beaucoup plus coûteuse par conséquent, déclarera se contenter d'une voie étroite. M. de Mauvoisin ajoute que, pour l'établissement de cette nouvelle ligne, on pourrait faire l'abandon des terrains acquis, mais que le département ne devrait pas aller au-delà.

M. Prax-Paris fait remarquer que, même par le seul fait de l'abandon des terrains, ce chemin de fer coûtera bien cher au Département.

M. de Mauvoisin répond que ces terrains ne représenteront qu'une dépense de 7,500 francs par kilomètre, chiffre admis pour les chemins de fer économiques. Il termine en disant que si l'on peut arriver à la construction d'un chemin de fer à voie étroite, dans la vallée de la Gimone, par le seul abandon des terrains acquis, il n'hésitera pas à voter la proposition qui est présentée.

M. le Préfet fait observer que les terrains acquis, en vue de l'établissement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont, n'appartiennent pas au Département, qui ne peut, dès lors, en faire l'abandon. Le Conseil général doit donc se borner à demander à l'État la substitution d'un chemin de fer à voie étroite au chemin de fer à voie normale qu'il s'était engagé à construire. M. le Préfet dit que, du reste, le Département fait ainsi à l'État la part fort belle. Il ajoute que déjà, dans la Charente et dans la Corse, l'État, à la place des grandes voies ferrées projetées, a établi des chemins de fer à voie étroite ; il est, dès lors, permis d'espérer qu'il pourra en être de même pour le Tarn-et-Garonne.

M. de Scorbiac demande s'il ne serait pas préférable d'appliquer la somme votée pour le chemin de fer de la Gimone à toutes les lignes ferrées dont on demande l'établissement, et cela en la transformant en subvention qui serait accordée à une compagnie pour la construction de toutes les lignes réclamées. Ce serait certainement là un grand encouragement au moyen duquel il serait peut-être possible de donner satisfaction à tous les intérêts. M. de Scorbiac dit qu'il présente, dans ce but, l'amendement suivant :

« Le soussigné demande que la somme de 50,000 francs, dont l'État est en possession, soit affectée, à titre d'encouragement, à une compagnie concessionnaire qui entreprendrait toutes les lignes de chemin de fer à voie étroite, à faire dans le département.

« De Scorbiac. »

Cet amendement est rejeté.

—

M. Cambe, rapporteur, dit que la commission a pensé que les études à faire devaient porter non seulement sur les lignes réclamées par les vœux de MM. Chabré et d'Escayrac-Lauture, mais encore sur celles qui auraient pour objectif de desservir les principales localités du département non encore rattachées aux lignes normales.

M. le Préfet fait observer qu'il est indispensable de préciser les études que réclame la commission, car, suivant qu'elles seront de telle ou telle nature, elles entraîneront une plus ou moins grande dépense.

M. Cambe répond que, pour beaucoup de lignes, M. le Préfet possède les éléments nécessaires ; que la commission n'a pas entendu demander à l'administration de se prononcer entre les tramways à vapeur et les chemins de fer économiques, mais seulement une étude des lignes qu'il conviendrait d'établir.

M. Rolland propose ensuite l'amendement suivant relatif au chemin de fer de la Gimone :

« Les desservants, considérant que la nécessité de créer une voie ferrée dans la vallée de la Gimone s'impose chaque jour davantage, sont d'avis de substituer un chemin de fer économique à voie étroite (système Decauville) au projet d'installation de chemin de fer à voie normale, et, à cet effet, d'abandonner les fonds déjà versés à l'État, à la condition qu'il prenne à sa charge les frais de construction d'installation et d'exploitation.

« Lasserre, De Mauvoisin, Rivière, Rolland. »

Cet amendement est adopté.

M. Bourgeat demande en son nom et au nom de M. de Mauvoisin qu'en vue de l'établissement d'un chemin de fer dans la vallée de l'Arrax, qui serait d'une très grande utilité pour les populations, le Conseil général autorise la commission départementale à désigner trois membres qui, de concert avec un pareil nombre de membres désignés par le Conseil général du Gers, formeraient une commission interdépartementale qui étudierait le tracé à donner, non seulement à cette voie ferrée et au chemin à voie étroite de la Gimone, mais aussi le concours à fournir par chacun des départements. M. Bourgeat ajoute que déjà pareille commission avait été nommée pour la réparation d'un pont sur l'Arrax, limitrophe avec le département du Gers, et qu'il y avait lieu de se féliciter des résultats obtenus.

M. Chabré dit qu'il ne s'oppose pas à la construction d'un chemin de fer dans la vallée de l'Arrax, ni à la désignation d'une commission interdépartementale, mais il ne croit pas le moment opportun pour aborder ces études. Il faut, dit-il, ne pas vouloir entreprendre partout à la fois, si l'on veut rendre possible l'exécution des projets. Répondant à une objection de M. Prax-Paris, M. Chabré dit que les études réclamées par la commission n'auront pas pour conséquence d'engager le Département, car le Conseil général ne prendra une décision définitive que lorsqu'il connaîtra les résultats des études auxquelles il aura été procédé. M. Chabré ajoute qu'il faudrait, dès lors, que ces études fussent assez complètes pour que le Conseil général pût être fixé sur l'importance de la dépense qui peut résulter de l'établissement des voies ferrées réclamées. Il faut donc que M. le Préfet s'entoure de tous les renseignements nécessaires. Pour ce travail, M. Chabré dit qu'un crédit est nécessaire. Il avait d'abord proposé 15,000 francs. Il consent à réduire sa demande à 5,000 francs, puisque la commission a trouvé le premier chiffre trop élevé. Mais il lui paraît de toute nécessité que l'administration puisse faire face à la dépense qu'entraînera le travail qui lui est réclamé.

M. le Président met aux voix la proposition de M. Chabré relative au vote de 5,000 francs.

Adopté.

Les conclusions du rapport de la commission sont ensuite adoptées.

Nota : le budget de 1890 mentionnera bien la somme de 5 000 francs.

« Frais d'études de tramways à vapeur et de chemins de fer (crédit voté dans la session d'avril) : 5 000 F

1890

M. Cambe, au nom de la deuxième commission, donne lecture du rapport suivant :

Votre commission des voies de communication, après avoir

pris connaissance des projets dressés par M. l'ingénieur en chef du Département en vue de l'établissement de chemins de fer à voie étroite, a pensé qu'il y avait lieu, avant de se prononcer, de faire procéder à une étude complémentaire.

Elle vous propose en conséquence de renvoyer le dossier à l'administration, avec prière de faire procéder par M. l'ingénieur en chef et par M. l'agent-voyer en chef au comptage des colliers [bétail] sur les routes nationales et les chemins vicinaux qu'est appelé à emprunter le réseau des chemins de fer départementaux. »

M. Chabré déclare ne pas s'opposer au renvoi à l'administration, mais se joint à M. Cabrit pour que la ligne de Moissac à Montaigne passe par Bourg-de-Visa et Roquecor.

M. Bourgeat demande que le rapport qui sera fait par M. l'ingénieur en chef Caillié pour l'établissement des chemins de fer à voie étroite soit imprimé séparément et annexé au rapport d'avril, afin que les membres du Conseil général puissent se faire une opinion réfléchie sur la question.

M. le Président répond à M. Bourgeat qu'il sera tenu compte de son observation.

M. Prax-Paris dit que la commission a été frappée de la dépense importante qu'entraînera la construction des chemins de fer à voie étroite, tant au point de vue de la construction que de la garantie et des dégradations aux voies de communication. Aussi la commission a-t-elle entendu ne discuter ni les tracés des voies à établir ni le principe même de la dépense ; tout reste réservé et subordonné au complément d'instruction qui est réclamé.

M. Prax-Paris ajoute qu'il lui a paru utile de faire cette observation parce qu'il ne voudrait pas qu'on donnât aux populations des espérances qui ne se réaliseraient peut-être pas.

1891

Est publié un très long rapport de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées qui présente les caractéristiques du réseau départemental tel qu'il est projeté. Nous avons sélectionné les paragraphes qui nous semblent correspondre à notre étude. Notons tout de suite qu'il est fait mention d'une ligne Caylus Saint-Antonin et Caussade-Caylus.

Tramways à vapeur ou chemins de fer à voie étroite (avant-projet)

Rapport de l'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées

Avant de se prononcer sur l'avant-projet qui lui a été soumis à la session d'août 1890, en vue de l'établissement d'un réseau départemental de tramways à vapeur ou chemins de fer à voie étroite, le Conseil général décida, à cette même session, qu'il serait procédé à une étude complémentaire.

À la suite de cette décision, M. le Préfet nous invita à la date du 27 octobre dernier, à procéder au recensement de la circulation sur les routes et chemins dont les accotements seraient empruntés par les lignes du réseau projeté et nous demanda de produire notre travail, assez à temps, pour lui permettre d'en faire connaître les résultats au Conseil général, à la session d'avril 1891.

En raison du court délai (trois mois à peine) qui nous fut accordé pour la première étude, il ne nous fut pas possible de recueillir tous les renseignements que nous eussions désiré

mettre sous les yeux du Conseil général. En ce qui concerne, notamment, le trafic probable des lignes, nous fûmes dans la nécessité de nous en tenir (rapport du 5 août 1890) à l'hypothèse d'une recette brute de 2,100 francs par kilomètre, basée sur une simple assimilation du département de Tarn-et-Garonne à l'un de ses voisins, exclusivement agricole comme lui, celui du Gers, dans lequel une recette brute de pareil chiffre avait été admise.

Le complément d'étude qui nous a été demandé nous permet, dans une certaine mesure, de combler cette lacune. Mais nous avons encore à regretter qu'il ne nous ait pas été accordé un plus long délai pour ce nouveau travail et que les opérations du recensement n'aient pu embrasser au moins une année. Les observations, commencées le 30 novembre 1890, ont été closes le 16 février 1891, portant ainsi seulement sur une période de deux mois et demi, pendant laquelle le mouvement des voyageurs et des marchandises a subi, à certains moments, l'influence d'une température exceptionnellement rigoureuse. Dans ces conditions, on comprend aisément que les moyennes déduites de la circulation recensée doivent être inférieures à celles de l'année tout entière. Toutefois, nous pensons que cet écart sera sans grande importance dans la question, le seul effet qu'il puisse avoir dans nos calculs (lesquels ne peuvent être qu'approximatifs) étant de diminuer les chances d'exagération.

Le point réellement important dans la question consiste, surtout, dans la manière d'utiliser les comptages exécutés. Quelles hypothèses convient-il de faire, en effet, pour en déduire le trafic sur lequel peuvent compter les lignes ferrées ? Comment déterminer, dans l'ensemble de la circulation, ce qui restera à la route et ce qui ira au chemin de fer ? Il a été reconnu qu'en général, les évaluations, faites d'après les comptages, étaient trop élevées. Le problème ne doit donc être abordé qu'avec circonspection, et il y a lieu de n'accorder qu'une confiance restreinte aux résultats auxquels il peut conduire. Mais, nous devons le dire, aucune précaution n'a été négligée pour faciliter la meilleure appréciation des chiffres donnés par le recensement et permettre d'en tirer les déductions les plus conformes à la réalité.

C'est ainsi que les personnes ont été divisées en trois catégories : les piétons, les voyageurs en voiture particulière et ceux qui utilisent les voitures publiques. Il est certain que la proportion de ces voyageurs, qu'il convient d'attribuer au chemin de fer, n'est pas la même pour chacune de ces catégories. Nous avons pensé nous tenir dans une prudente réserve, en limitant cette proportion à :

1/3 du nombre des piétons ;

1/4 du nombre des voyageurs en voiture particulière ;

2/3 du nombre des voyageurs en voiture publique.

Pour les marchandises, les colliers, les têtes de gros bétail et les têtes de petit bétail, ayant été comptés distinctement, le tonnage total a été obtenu, en appliquant aux éléments recensés, les poids moyens par colliers ou par tête de bétail, résultant de l'expérience. Un tiers seulement de ce tonnage est supposé devoir revenir au chemin de fer. C'est d'après ces bases qu'a été dressé le tableau suivant, qui donne, pour chacune des lignes du réseau d'intérêt local, le

mouvement kilométrique probable en voyageurs et en tonnes de marchandises.

Lignes

• Ligne de Saint-Antonin à Caylus (12,805 km)

(Voir tableau reproduit en bas de page)

Nous allons, maintenant, reprendre la question, ab ovo, et donner à notre rapport du 5 août dernier, les développements qu'il comporte.

Choix de la voie

Nous avons prévu, pour tout le réseau, la voie de 0m60, qui a l'avantage d'être beaucoup plus économique que celle de 1 mètre. L'on sait, en effet, que la dépense d'établissement d'une voie de cette dernière dimension, même exclusivement posée sur accotements, ne peut guère descendre au-dessous de 47,000 francs par kilomètre, tandis qu'en ce qui concerne la voie de 0m60, la dépense n'atteindrait pas, dans des conditions analogues, la moitié de cette somme. D'autres avantages, encore, résulteraient de l'emploi de la voie de 0m60. Celle-ci présenterait, d'abord, l'avantage d'occuper moins de place sur les accotements des routes ou chemins empruntés. Susceptible de se prêter aux inflexions les plus prononcées, ce qui lui permet de s'inscrire avec facilité dans des courbes de 20 mètres de rayon, elle se plierait, presque toujours, aux exigences du tracé, sans avoir besoin (sauf en des cas tout à fait exceptionnels) de passer à travers champs. Son matériel spécial, qui peut circuler librement dans des courbes d'aussi faible rayon et gravir des rampes de 0m08 par mètre, pénétrerait ainsi, le plus souvent, dans l'intérieur des localités, remplissant, de la sorte, la condition essentielle de succès des chemins de fer d'intérêt local, condition rarement et difficilement satisfaite avec des voies d'une largeur plus grande.

Dans le cas présent, en particulier, la voie de 1 mètre laisserait les principales agglomérations à des distances parfois supérieures à 1 kilomètre des stations ayant pour objet de les desservir.

Mais, toutes ces considérations ne suffisent pas à justifier le choix de la voie de 0m60. Pour être adoptée, il faut encore que cette voie et son matériel puissent assurer convenablement le service qui leur incomberait en exploitation. Nous allons montrer que cette autre condition serait également remplie.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LONGUEUR des LIGNES	CIRCULATION kilométrique annuelle des routes ou chemins		MOUVEMENT kilométrique annuel à compter pour les lignes ferrées	
		Voyageurs	Marchandises*	Voyageurs	Marchandises*
1 ^{re} Ligne de Saint-Antonin à Caylus.....	12.805	56.237	9.087	19.658	3.029
2 ^e Ligne de Caussade à Caylus.....	22.400	85.986	15.126	28.456	5.042
3 ^e Ligne de Montauban à Lafrançaise.....	47.740	140.193	41.749	35.428	3.906
4 ^e Ligne de Lafrançaise à Molières avec prolongement sur Montpezat et la ligne de Cahors à Montauban.....	26.350	58.844	8.290	18.858	2.763
5 ^e Ligne de Lafrançaise à Moissac.....	13.220	103.660	9.053	31.422	3.017
6 ^e Ligne de Moissac au Bourg-de-Visa et à Montaigu.....	39.800	51.991	8.535	16.428	2.845
7 ^e Ligne de Valence à Lauzerte.....	26.000	74.905	17.740	22.630	3.943
8 ^e { Ligne de } Tracé par la vallée du Tescou.....	23.060	65.992	12.303	20.851	4.401
{ Montauban } { à Monclar } Tracé par Bellegarde.....	24.460	67.735	14.482	22.429	4.827

Considérons, par exemple, la ligne de Saint-Antonin à Caylus. Nous relevons, pour cette ligne, dans le tableau :

Circulation kilométrique annuelle : voyageurs, 19,658; marchandises, 3,029 tonnes.

Cette circulation correspond à un mouvement journalier et kilométrique de : $\frac{19,658}{365} = 54$ voyageurs, et de $\frac{3,029}{365} = 8,3$ de marchandises.

Or, le service journalier devant être assuré par quatre trains, cela revient, par train, à une moyenne kilométrique de : $\frac{54}{4} = 13,5$ voyageurs et de $\frac{8,3}{4} = 2,075$ de marchandises.

Si l'on admet que le poids moyen d'un voyageur est de 75 kilogrammes, bagages compris, le poids total transporté en voyageurs, serait de : $13,5 \times 75 = 1,012$ kilogrammes.

Un train ordinaire, comprenant une voiture mixte de 1^{re} et 2^e classes, deux voitures de 3^e classe et deux wagons à marchandises, le poids total à remorquer par la machine se décomposerait ainsi qu'il suit :

Une voiture de 1 ^{re} et 2 ^e classes pesant...	1.350*
Deux voitures de 3 ^e classe pesant	
1,400 kilogrammes l'une.....	2.800
<hr/>	
A reporter.....	4.150*
Report.....	4.150*
Deux wagons à marchandises pesant	
1,400 kilogrammes l'un.....	2.200
Poids des voyageurs.....	1.012
Tonnage des marchandises.....	2.075
Chargement de la machine en eau et combustible.....	2.500
<hr/>	
TOTAL.....	11.937*

Soit, en chiffres ronds : 12 tonnes.

Ce poids serait facilement remorqué, dans les parties en palier ou en rampe faible, par une machine de 5 tonnes à vide et 6 tonnes en ordre de marche, ou mieux encore, et même sur des rampes de 0 m 06, par une machine Compound, système Mallet, de 9 tonnes 1/2 à vide et 12 tonnes en marche, dont les types sont ceux prévus dans nos estimations.

(...)

Les indications du tableau qui précède justifient pleinement l'emploi des machines spéciales à la voie de 0 m 60 pour toutes les lignes du réseau.

Le poids total des plus fortes machines étant de 12 tonnes, également réparti sur leurs quatre essieux, il en résulte une charge de 3 tonnes par essieu, qui serait amplement supportée par les rails en acier du poids de 9 kilogrammes 500 par mètre courant, que nous avons prévus.

Tracé

Toutes les indications relatives au tracé des différentes lignes qui composent le réseau se trouvent dans les plans, profils et notices explicatives renfermés dans les dossiers. (...)

Exploitation

Nous ne pensons pas qu'il soit utile de nous étendre, quant à présent, sur les procédés relatifs à l'exploitation du réseau. Cette exploitation aurait lieu, pour chaque ligne, de la manière la plus économique, grâce à la simplicité d'installation et d'organisation des services.

Quatre trains par jour, dont deux dans chaque sens, assureraient l'exploitation.

Dans les circonstances exceptionnelles, on aurait recours à des trains supplémentaires, que les prévisions en matériel permettraient d'organiser. La composition des trains serait, ordinairement, la suivante :

- Une voiture mixte de 1^e et 2^e classes ;
- Deux voitures de 3^e classe ;
- Deux wagons à marchandises.

Le personnel de l'exploitation, d'abord réduit au strict nécessaire, serait augmenté, par la suite, si le développement du trafic l'exigeait.

Dépense

Établissement. — La dépense d'établissement avait été évaluée, dans notre première étude, à la somme de 3,517,158 francs, pour l'ensemble du réseau. Mais, par suite des modifications survenues, le montant de la dépense doit être porté à 3,525,561 francs, en appliquant au prolongement de Bourg-de-Visa à Montaigu, le prix kilométrique adopté pour la ligne de Moissac au Bourg-de-Visa, soit 20,000 francs. Le tableau suivant donne le montant de la dépense de premier établissement de chaque ligne.

Exploitation (...)

Dans le cas où les lignes produiraient les recettes kilométriques déterminées au chapitre suivant, le montant de la dépense kilométrique d'exploitation atteindrait :

- 1° Pour la ligne de Saint-Antonin à Caylus : 1 567
- 2° Pour la ligne de Caussade à Caylus : 1 833
- 3° Pour la ligne de Montauban à Lafrançaise : 1 933
- 4° Pour la ; ligne de Lafrançaise. à Molières, avec prolongement sur Montpezat et la ligne de Cahors à Montauban. : 1 533
- 5° Pour la ligne de Lafrançaise à Moissac : 1.800
- 6° Ligne de Moissac au Bourg-de-Visa avec prolongement sur Montaigu : 1.483
- 7° Pour la ligne de Valence à Lauzerte : 1.767
- 8° Pour la ligne de Montauban à Monclar : 1.633

Trafic

Les deux dernières colonnes du tableau de la page 67 renferment les éléments de trafic relatifs à chaque ligne. En appliquant à ces éléments, les tarifs moyens de transport, on obtiendra la recette brute kilométrique correspondante.

Les tarifs à percevoir étant, pour les personnes, de 0 fr. 055 pour la 3^e classe, de 0 fr. 075 pour la 2^e classe, de 0 fr. 10 pour la 1^e classe, on trouve, en les appliquant au nombre distinct des voyageurs de chaque classe, que le tarif moyen est de 0 fr. 064 par voyageur et par kilomètre.

DÉSIGNATION DES LIGNES	LIGNES des	COTE par kilom.	MÉTRES totale de premier établissement.	REVENUS bruts par kilom.	GARANTIE D'INTÉRÊT à payer annuellement et par kilomètre		GARANTIE D'INTÉRÊT à payer pour chaque ligne annuellement		OBSERVATIONS
					par le département	par l'Etat	par le département	par l'Etat	
1 ^{re} Ligne de St-Antonin à Caylus	19.803	21.300	274.374	1.700	474	474	6.034	6.034	Cette ligne donnerait un bénéfice annuel de 382 fr.
2 ^e Ligne de Caussade à Caylus..	22.400	20.300	439.344	2.300	480	480	4.032	4.032	
3 ^e Ligne de Montauban à Lafrançaise.....	17.710	17.000	304.487	2.800	x	x	"	"	
4 ^e Ligne de Lafrançaise à Molières, avec prolongement sur Montpezat et la ligne de Cahors à Montauban.	26.350	20.000	527.092	1.600	466	466	12.370	12.370	
5 ^e Ligne de Lafrançaise à Moissac	13.220	18.000	238.042	2.400	450	450	1.983	1.983	
6 ^e Ligne de Moissac au Bourg-de-Visa, avec prolongement sur Montaigu.....	39.800	20.000	796.000	1.430	546	546	20.537	20.537	
7 ^e Ligne de Valence à Lauzerte.	26.000	18.000	468.000	2.300	484	484	4.784	4.784	
8 ^e Ligne de Montauban à Monclar.....	23.000	20.000	461.025	1.900	367	367	8.463	8.463	
TOTAUX.....	480.345	3.525.561	58.400	58.400	

D'un autre côté, le prix moyen de transport des marchandises est de 0 fr. 14 par tonne et par kilomètre.

Dans ces conditions, les recettes brutes kilométriques seraient les suivantes :

1° Pour la ligne de Saint-Antonin à Caylus : 1 700

2° Pour la ligne de Caussade à Caylus : 2 500

3° Pour la ligne de Montauban à Lafrançaise : 2 800

4° Pour la ligne de Lafrançaise et Molières avec prolongement sur Montpezat et la ligne de Cahors à Montauban : 1 600

5° Pour la ligne de Lafrançaise à Moissac : 2 400

6° Pour la ligne de Moissac au Bourg-de-Visa avec prolongement sur Montaigu : 1 450

7° Pour la ligne de Valence à Lauzerte : 2 300

8° Pour la ligne de Montauban à Monclar : 1.900

On voit par ces chiffres, que les lignes seraient loin d'être également productives et qu'il y aurait une grande différence entre la plus forte recette et la plus faible.

Garantie d'intérêt

Le régime de la garantie d'intérêt est le système dont l'application à l'établissement des lignes d'intérêt local, est prévue par la loi du 11 juin 1880.

Les frais de construction et d'exploitation d'une ligne doivent être couverts par une garantie spéciale d'intérêt, émanant des pouvoirs publics et par le trafic de la ligne, c'est-à-dire par les recettes brutes réalisées par la compagnie concessionnaire. La garantie d'intérêt est donc une subvention annuelle et kilométrique, représentant la différence entre l'intérêt à 5 % du capital de premier établissement, augmenté des dépenses occasionnées par l'exploitation et la recette brute (...)

En appliquant cette formule [non reprise ici] à toutes les lignes du réseau, on obtient la garantie afférente à chacune d'elles.

Le tableau (page 008) fait connaître les chiffres qui s'y rapportent, pour l'État et le département, en admettant que l'État consente à se charger de la moitié de la dépense :

Conclusion

Ainsi donc, avec les hypothèses admises, une seule ligne, celle de Montauban à Lafrançaise, parviendrait à vivre par elle-même, sans avoir recours à la garantie d'intérêt. Toutes les autres feraient largement appel à cette garantie, depuis la ligne de Lafrançaise à Moissac, qui ne réclamerait que 300 francs par kilomètre et par an, jusqu'à celle de Moissac à Montaigu par le Bourg-de-Visa, qui demanderait 1,032 francs. Il est vrai que, dans toutes nos évaluations, nous nous sommes attachés à éviter les exagérations, et que les résultats auxquels nous sommes arrivés sont peut-être au-dessous de ceux qui seraient obtenus dans la réalité. Dans tous les cas, la différence ne saurait être bien grande et avoir pour conséquence de modifier les conclusions qu'il y a lieu de tirer de la présente étude (nous soulignons) :

L'établissement du réseau des chemins de fer d'intérêt local du département de Tarn-et-Garonne conduirait donc, très probablement, à des sacrifices importants, qui sont, peut-être, hors de proportion avec les intérêts à satisfaire.

Montauban, le 11 mars 1891.

L'ingénieur en chef des Ponts-et-Chaussées, Caillié.

Le dernier paragraphe a été souligné par nos soins : il illustre bien le décalage entre ce que dit un ingénieur et les attentes des élus (et des habitants) qui veulent tous avoir le chemin de fer dans leur canton.

1895

Arrivent les premières demandes de concession. De ces demandes, naissent des problèmes de méthode : qui doit faire l'étude technique et financière ? Le Conseil général plaide pour un appel aux compétences du personnel des Ponts-et-Chaussées : d'une part, c'est leur métier et cela rentre dans leur mission, d'autre part, ils sont garants d'une indépendance, ce que n'aurait pas une étude faite par le candidat à la concession.

Second point abordé : il faut au préalable une étude d'ensemble concernant tout le département, de manière à définir quelles sont les priorités en matière d'investissement.

M. Bourgeat donne lecture des rapports suivants :

Tramway sur route — demande de concession Pradines

« Messieurs

« Dans votre séance du 15 avril dernier, vous avez ajourné à votre présente session l'examen de la question relative à la demande de MM. Gosselin et Pradines, tendant à obtenir du département la concession d'une ligne de tramway sur route entre Moissac et Montaigu.

« Sans entrer dans les détails du rapport que j'ai eu l'honneur de présenter devant vous au mois d'avril, et qui figure dans le volume des procès-verbaux de la session (p. 210), il me suffira de vous rappeler que, dans la rédaction de ce document, votre deuxième commission s'était surtout inspirée de l'étude faite par M. l'ingénieur en chef Guibal, dont les conclusions se résumaient ainsi : ne reprendre l'examen des propositions que sur le vu « d'un véritable avant-projet » exactement dressé dans les « formes prescrites par les articles 2 et 3 du décret du 18 mai 1881 et appuyé de justifications sérieuses et détaillées.

« MM. Gosselin et Pradines, saisis de ces conclusions par les soins de M. le Préfet, y ont répondu en demandant que le Conseil général fasse étudier cet avant-projet par les ingénieurs du département, ou encore leur en confie la préparation moyennant un prix déterminé qui leur serait payé dans le cas où ils ne deviendraient pas concessionnaires.

« La question se pose donc sur le point de savoir : « 1° Si le Département juge opportun d'entreprendre lui-même les études préparatoires du projet, en réservant pour plus tard le choix du concessionnaire de construction et d'exploitation ;

« 2° S'il doit confier la préparation de l'avant-projet à un personnel départemental (Ponts et Chaussées ou service vicinal), ou recourir pour cela à des entrepreneurs d'étude.

« D'accord avec M. l'ingénieur en chef dont le nouveau rapport est au dossier, votre deuxième commission estime qu'en confiant à un entrepreneur le travail préparatoire en question, le département se trouverait moralement engagé et compromettrait ainsi, à l'avance, sa liberté d'action.

« Si le Conseil général se déterminait à faire procéder à une étude en vue de l'établissement d'un tramway à vapeur, c'est le service des Ponts et Chaussées qui devrait en être chargé. On adopterait ainsi un système déjà mis en pratique dans divers départements.

« Il résulte des renseignements recueillis auprès de M. l'ingénieur en chef que la dépense de cette opération évaluée à environ 5,000 francs, se réduirait aux divers frais de déplacement des agents chargés du travail, lesquels continueraient à toucher la rétribution attachée à leur emploi, et aux frais d'achat du matériel nécessaire. »

« Dans ces conditions, Messieurs, votre deuxième commission, se bornant à formuler un avis, estime : « 1° Que le Conseil général ne peut se prononcer sur les propositions primitivement formulées par les sieurs Gosselin et Pradines ; « 2° Qu'il y a lieu de faire établir, au préalable, un avant-projet sur la production duquel une décision ferme pourra être prise, tant en ce qui concerne le tracé de la ligne que sur les moyens financiers destinés à en assurer la construction ; « 3° Que la préparation de cet avant-projet doit être confiée au service des Ponts et Chaussées ; « 4° Que la dépense de travaux d'étude doit être supportée pour deux tiers par le Département et pour un tiers par les communes intéressées. »

M. Cambe rappelle que cette question a été plusieurs fois posée au Conseil général. Il serait heureux de voir que le Département profitât de ce mouvement qui a amené dans d'autres départements la création d'entreprises analogues. Mais il estime qu'on ne peut pas engager les finances départementales en faveur d'une partie du département. Si le Conseil estime que le Département doit encourager ces entreprises et leur apporter son concours financier, il faut qu'on nous présente d'abord un travail d'ensemble intéressant tout le département, et que le Conseil examine quelle est la partie du Département qui doit être le siège d'une première ligne à établir. Dans ces conditions, il ne s'opposera pas à ce que les propositions de M. Pradines soient l'objet d'un examen.

L'ajournement de la proposition relative à la création de tramways dans le département est mise aux voix et adoptée.

1896

On retrouve ce souci en 1896 : il est question de « réseau d'ensemble », de capacité financière du département et, fait nouveau, de la mention de nouveaux moyens de déplacement : « traction mécanique sur route », cette mention revenant souvent dans les années suivantes (voir 1898).

Tramways départementaux.

« Notre honorable collègue, M. Salers, a déposé le vœu suivant :

« Le Conseil général exprime le vœu que l'administration préfectorale invite des sociétés industrielles sérieuses à faire au département de Tarn-et-Garonne des propositions « d'installation et d'exploitation de chemins de fer à voie étroite ou de tramways entre Montaignu et Moissac, Moissac et Lafrançaise, Lafrançaise et Molières. »

« Votre commission ne peut accepter ce vœu qu'avec la restriction que les finances du Département permettent de subvenir aux dépenses qu'occasionnerait l'établissement d'un réseau d'ensemble sur toute l'étendue du Tarn-et-Garonne, entre les villes les plus importantes et tous les cantons dépourvus de chemins de fer.

« Ne vaudrait-il même pas mieux réserver la question quelques années encore, les tractions mécaniques sur route devenant de jour en jour plus pratiques et plus économiques. »

Conformément aux conclusions de la commission, le Conseil décide qu'il n'y a pas lieu d'adopter ce vœu tant que la situation financière du Département ne permettra pas la création du réseau d'ensemble de chemins de fer départementaux.

1898

M. Meuret, sur l'invitation de M. le Président, donne lecture du rapport suivant :

Services publics d'automobiles

« Vous avez bien voulu, l'année dernière, me charger de recueillir des renseignements sur les services publics d'automobiles. — Il vous avait semblé qu'il serait utile d'être au courant de cette question nouvelle, pour en faire profiter notre département, dès qu'il serait possible. Tous, en effet, nous avons constaté combien les communications sont difficiles, longues et quelquefois coûteuses entre les différents petits centres de notre région.

Si le Tarn-et-Garonne est traversé par plusieurs lignes de chemin de fer, de vastes contrées se trouvent cependant sans débouchés ; depuis longtemps, vous vous étiez préoccupés de cet état de choses, comme le témoignent, du reste, les nombreux vœux déposés sur votre bureau demandant la création, soit de nouveaux chemins de fer ou de plus modestes tramways.

« Notre sentiment était unanime sur la nécessité de ces créations, et cependant tous nous reculions devant les dépenses qui nous paraissaient devoir être engagées. Une étude approfondie avait déjà été faite et nous avons vu à quel chiffre montaient les prévisions.

« C'est sous l'influence de ce double courant que, désireux de répondre aux sentiments de la population tout entière et de ménager les finances départementales, vous avez bien voulu me charger d'examiner si ce nouveau mode de transport, « les services de voitures automobiles », ne pourrait leur donner satisfaction dans une certaine mesure.

« J'ai essayé de réunir les renseignements suivants, correspondant aux questions qui me semblaient devoir donner une réponse aux desiderata que vous aviez exprimés.

« 1° Y a-t-il avantage pécunier à établir des services automobiles, au lieu de voies ferrées ?

« 2° Au point de vue pratique, les voitures automobiles peuvent-elles rendre les services que l'on attend d'elles, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises ?

« 3° Quel serait, en ce moment, le mode le plus avantageux d'opérer pour le département ?

« 4° Y a-t-il des services déjà existants ?

Y a-t-il un avantage à créer un réseau de voitures automobiles plutôt que des lignes de tramways ? Je dis tramways, car je suppose que, dès le début, le Conseil écarte l'idée de création de lignes ferrées à voie normale. Nous savons trop quel en est le prix.

La réponse me paraît pouvoir être fournie, en donnant seulement quelques chiffres, tant il est facile de prouver que l'avantage, au point de vue du compte de premier établissement, est en faveur des automobiles.

« Le dernier tramway dont la création a été votée est celui du département de l'Aude, concédé par le Conseil général en octobre 1897 et voté par les Chambres au mois de mars 1898. — Il comprend une série de lignes s'étendant environ sur 300 kilomètres et qui doivent être construites, prêtes à fonctionner (je ne donne que les bases du traité), à forfait, moyennant une subvention de 42,500 francs par kilomètre. Si nous cherchons la longueur moyenne des lignes, nous pouvons voir qu'elle est sensiblement supérieure à 43 kilomètres, soit, par ligne théorique, un capital de 1,827,500 francs, auquel il faudra fournir un intérêt, non comprises les dépenses d'exploitation. Je passe volontairement sous silence la subvention que fournit l'État ; nous la retrouverons, en effet, attribuée au service d'automobiles et,

du reste, nous n'oublions pas que, subvention de l'État, subvention du Département, ont toutes la même source : le contribuable, et que nous devons éviter toute surcharge inutile.

« Prenons un service d'automobiles, supposons une ligne semblable de 40 kilomètres et voyons quel sera son prix de premier établissement. — Le rapport si remarquable établi par la Commission du concours des poids lourds, fait à Versailles, nous donne le moyen de nous en rendre compte.

« Comparons les différentes voitures provenant des constructeurs bien connus, Scotte, de Dion et Bouton, Panhard et Levassor, et nous voyons que le prix moyen est de 23,000 francs environ par véhicule. D'après les calculs de cette même Commission, trois voitures suffiraient pour assurer le service sur 40 kilomètres, soit 70,000 francs, — deux en marche, une de réserve pour les trois trains nécessaires par jour et dans chaque sens. En ajoutant une somme de 30,000 francs pour les hangars et les installations nécessaires à la ligne, on arrive à un capital engagé de 100,000 fr. au lieu de 1,827,500 fr.

Il est certain que cette installation ne peut transporter le même nombre de voyageurs, mais rien n'empêche, en augmentant le matériel, d'augmenter le nombre de places disponibles ; et le mouvement à prévoir, dans les localités à desservir du Tarn-et-Garonne, n'est pas si considérable qu'il demande, dans les jours ordinaires, plus de soixante places permanentes en chaque sens.

« Je ne veux pas insister sur ce point trop évident : l'avantage au point de vue de premier établissement des automobiles, je fais seulement remarquer la différence topographique entre le département de l'Aude et celle du Tarn-et-Garonne, différence qui viendrait encore augmenter chez nous le prix de revient kilométrique d'un tramway. Je laisse de côté les dépenses d'entretien ; j'y reviendrai un peu plus loin.

« Les voitures automobiles peuvent rendre de grands services comme transport de voyageurs, mais il ne faut rien exagérer ; leur prix de revient de transport varie entre 0 fr. 10 et 0 fr. 06 par kilomètre. et par voyageur avec bagages, en supposant, ce qui arrivera presque partout dans le Tarn-et-Garonne, qu'une partie des places seules soit occupée. Le prix kilométrique en 3^e classe est, dans les chemins de fer, de 0 fr. 05, et les voitures publiques, malgré leur infériorité, comme vitesse et confort, arrivent à faire concurrence au transport par voie ferrée, en offrant aux voyageurs une notable économie. - À mon avis, avec un service de voyageurs aussi faible et aussi intermittent que celui qui doit exister dans notre département, la voiture automobile pour voyageurs ne peut, pour l'instant, être le moyen de transport le plus économique qu'avec l'aide d'une subvention.

« Comme transport de marchandises, les résultats obtenus, sans être mauvais, ne sont pas suffisamment probants, et l'on peut considérer qu'il faut attendre d'autres expériences plus décisives et plus soutenues avant de confier à ce nouveau mode de transport les marchandises lourdes.

« Si les voitures automobiles pour voyageurs ne peuvent être le moyen de transport le plus économique qu'à l'aide d'une subvention, le Conseil général peut, à mon avis, décider en principe qu'une subvention kilométrique à déterminer pourrait être attribuée à tout entrepreneur de transport public qui remplirait certaines conditions. Ce mode me paraît plus avantageux pour le Département que son immixtion directe dans l'établissement des lignes à automobiles.

« De plus, une subvention spéciale peut être accordée par l'État qui, dans sa dernière loi de finances, a assimilé les lignes de voitures aux tramways départementaux. Cette subvention pour le Tarn-et-Garonne pourrait s'élever jusqu'à 300 francs par kilomètre, à la condition que le Département ou les communes fassent, de leur côté, une allocation s'élevant à 200 francs par kilomètre.

« Dans la plupart des cas, le concessionnaire pourrait encore ajouter à cette subvention importante, la prime payée par le Ministère des Postes aux courriers chargés de porter les dépêches, prime que je ne puis chiffrer, en raison de sa variabilité, mais pouvant, dans une forte mesure, aider une entreprise.

« Supposons, un instant, que cette prime maxima soit atteinte : 500 francs par kilomètre et par an nous donneront une subvention journalière kilométrique de 1 fr. 35 environ.

« Voyons maintenant, d'après le rapport précité, le prix de revient moyen kilométrique de fonctionnement des voitures ayant subi cette épreuve des poids lourds ; ce prix de revient comprend, en outre des dépenses de traction, les dépenses fixes (intérêts, amortissement, réparations et frais généraux...) il est d'environ 0 fr. 50, s'élevant à 0 fr. 60 pour les voitures pouvant contenir de 25 à 30 personnes (Paulines de Dion et Bouton, Train Scotte).

« Le département peut donc prévoir une subvention moins élevée des deux tiers que celle indiquée ci-dessus. Ces chiffres sont théoriques, il est vrai, mais ils sont établis sur des conditions de parcours comme longueur et comme pente se rapprochant sensiblement de celles qui se rencontreraient dans le Tarn-et-Garonne. Les vitesses commerciales obtenues (de 10 à 14 kilomètres) sont suffisantes, elles aussi, et peuvent être acceptées pour un service régulier.

Enfin, j'aurais voulu pouvoir, à ces données un peu théoriques, ajouter des indications pratiques ; savoir à mettre sous vos yeux des exemples de services fonctionnant depuis quelque temps. Sur ce point, je n'ai pu facilement me documenter ; ni le Ministre des Travaux publics, ni l'Automobile-Club, n'ont pu me fournir les renseignements désirables.

« Je n'ai pu réunir que quelques données, soit sur les Trains Scotte qui fonctionnent à Courbevoie, soit sur la Compagnie nationale d'automobiles qui fait un service régulier entre Mantes, Septeuil et Vetheuil (27 kilomètres). Mais je suis convaincu qu'avec la nouvelle décision inscrite au budget, les résultats vont se précipiter : nous connaissons facilement les entreprises existantes et nous verrons s'en créer de nouvelles. Dès la prochaine session, des renseignements pourront probablement vous être fournis, si vous voulez bien prier M. le Préfet de se documenter auprès de ses collègues des départements du Calvados et des Vosges. Ces départements, m'a-t-il été assuré, avaient décidé d'offrir des subventions pour la création de services automobiles.

« En résumé, Messieurs, la question, sans être complètement résolue au point de vue d'un long fonctionnement préalable, peut être considérée comme devant très brièvement devenir d'une application courante ; un de nos collègues m'a même assuré qu'une demande de subvention serait déposée sur votre bureau, au mois d'août, et je suis convaincu que d'ici peu de temps le Conseil général aura rendu au Département ce double service : relier entre elles les principales villes, assurer les transports en commun sans porter atteinte aux finances départementales. » -

Les conclusions de ce rapport sont adoptées par le Conseil.

Le rapport fait allusion à des techniques très variées : elles sont présentées dans la première partie de ce document.

En 1898 encore, le Conseil général est sollicité par la mairie de Montauban qui veut installer un tramway électrique (système Lombard-Gérin). Après exposé de la demande, le compte rendu expose :

« La Commission des chemins vous demande un avis favorable, autant en ce qui concerne les nationales que les voies départementales. »

Le Conseil donne un avis favorable à l'établissement de tramways électriques, tant en ce qui concerne les voies nationales que les voies départementales.

1899

Le rapport de la commission aborde plusieurs points originaux.

Après avoir demandé que le mandat à elle confié soit confirmé et surtout qu'il débouche sur un programme complet, la commission parle :

- de la difficulté de la concertation avec les départements voisins avec la crainte de se faire « plumer » ;
- du système électrique de Lombard-Gérin qui ne demande pas de voie au sol (voir ci-après) ;
- de l'importance de ne pas faire d'infrastructure lourde ; utiliser les chemins existants - l'exemple de la Sarthe est abondamment développé.

Au passage dans les débats, on apprend qu'a été faite une proposition de traction électrique alimentée par des accumulateurs :

« M. Bordaries communique les conditions tout a fait avantageuses faites par une société qui se propose de relier tous les cantons au chef-lieu d'arrondissement, par un tramway mû à l'aide d'un système accumulateur, moyennant la concession de l'éclairage pendant trente ans »

M. Delbreil donne lecture du rapport suivant :

Tramways départementaux

« Messieurs,

« Vous avez, à la fin de votre session d'avril, chargé une Commission spéciale de rechercher quelles seraient les meilleures dispositions à prendre pour l'établissement d'un réseau de tramways dans le département de Tarn-et-Garonne.

(...) L'orateur fait le point sur le projet de Cahors à Moissac

« J'en viens maintenant, et pour n'en plus sortir, aux tramways départementaux, entreprise si désirable, si désirée et d'un intérêt autrement général que celle dont je vous entretenais à l'instant.

« Voilà bien longtemps aussi que votre assemblée, par des vœux, par des motions diverses, par des rapports même, s'est préoccupée de cette innovation, mais nos discussions, à ce sujet, n'ont jamais dépassé le champ des vellétés, et nous sommes bien, il faut le dire, au premier jour de la question.

« M. Meuret, il est vrai, chargé par vous, l'année dernière, de s'informer auprès des auteurs de certaines propositions, vous a rendu compte de sa conversation et donné ses impressions personnelles ; il l'a fait avec sa clarté et sa méthode ordinaires, mais les conditions passées vous ont paru trop onéreuses et n'ont pas même été discutées. C'est de cette démarche, toutefois, qu'est née la Commission dont j'ai l'honneur, en ce moment, de traduire la pensée.

« Ses travaux n'ont été ni bruyants ni considérables ; néanmoins, nous espérons vous convaincre de sa bonne volonté, et, si nous n'avons encore en main aucun résultat, du moins, pourrions-nous faire passer sous vos yeux des documents certains et vous donner quelque curiosité, sinon de la confiance.

« La Commission, malgré son titre pompeux d'interdépartementale, a pensé qu'elle n'était pas assez sur

ses aplombs, et s'est jugée trop peu sûre de ses propres intérêts, pour répondre aux sollicitations du Lot-et-Garonne et du Tarn, qui désiraient s'entendre avec nous pour une coopération à leurs lignes projetées ou déjà créées. Il nous a paru que toute entente préalable consentie avec les départements limitrophes, sur les confins de notre propre département, nous serait préjudiciable et n'aurait d'autre résultat que de drainer nos propres ressources au profit de ces derniers, et cela sans contrepartie avantageuse pour nous-mêmes.

« Loin de nous, assurément, la pensée d'élever des barrières entre départements ; je suis aussi libre-échangiste à l'intérieur que protectionniste sur la frontière ; et, très certainement, lorsque nous aurons suffisamment sauvegardé l'émigration de nos ressources et de nos habitants, il conviendra d'ouvrir larges et grandes toutes les issues ; mais, jusqu'à ce moment, je suis d'avis que nous devons rester chez nous et songer d'abord à former un réseau central fortement constitué.

« Votre Commission en a jugé ainsi et s'est immédiatement mise à l'œuvre sans regarder aux voisins ; mais, dès le début, elle s'est aperçue qu'elle manquait d'éléments ; il lui a paru notamment très difficile de concilier les aspirations des populations avec l'intérêt commercial de l'entreprise à créer, aussi s'est-elle bornée, dans sa première réunion, à un simple échange de vues.

« Dans un second entretien, elle s'est trouvée à peu près aussi désemparée devant les mêmes difficultés ; les éléments d'appréciation manquaient toujours et les discussions menaçaient de devenir oiseuses. Néanmoins, résolue à marcher, elle a décidé de faire appel aux diverses sociétés dont la raison sociale pouvait inspirer confiance, et, pour écarter tout conflit entre les prétentions toujours excessives des intéressés et les vues des compagnies, elle a dit à ces dernières : préparez un plan à votre fantaisie, sans autre considération que votre instinct commercial, usez du moteur qui vous conviendra, faites-nous ensuite connaître vos prétentions ; à nous, plus tard, de prendre avec vous nos arrangements, par voie de transaction et de marchandage, pour les localités auxquelles nous voudrions accorder des branchements. En aucun cas, par exemple, nous ne consentirons à des garanties d'intérêt ; les seules redevances que nous soyons disposés à accepter sont : l'indemnité globale à forfait ou une subvention annuelle proportionnée à l'importance des travaux.

« L'invite adressée aux Compagnies n'a pas eu tout le succès que nous en attendions ; beaucoup n'ont pas donné signe de vie, d'autres ont allégué des travaux en cours, plusieurs ont dit que, sans tracé préalable, elles ne prendraient pas part au concours.

« Une seule société a répondu sérieusement et encore ne nous a-t-elle soumis qu'un avant-projet : c'est la société Lombard-Gérin dont l'honorabilité et les références techniques nous garantiraient, le cas échéant, la bonne exécution des engagements. Nous avons espéré aussi avoir l'offre d'une autre Compagnie dont le représentant, très honorablement connu à Montauban, avait préparé la teneur ; malheureusement, il n'en a rien été, et c'est de la société Lombard-Gérin seule qu'il nous est permis de parler.

« Voici en quoi consistent ses propositions : « La force motrice est l'électricité, système Trolley, c'est-à-dire au moyen de fils installés, sans encombrement, sur le bord des routes ; il n'y a point de rails ; les voitures, très légères, circulent isolément, reliées au courant électrique par un fil souple, tenu constamment à six mètres de hauteur et maintenu en avant du wagon par un petit char en miniature courant sur les fils conducteurs ; ce petit char-bijou porte en lui son principe moteur, mais il est lui-même pénétré par le courant principal, en telle sorte qu'il est, en même temps, automoteur

et tributaire de la force motrice ; il maintient le contact du fil de rattachement et sa tension, et la régularité de sa marche, nécessaire au bon fonctionnement du mécanisme, est constamment observée et réglée par le conducteur du wagon.

« Un pareil système a des avantages fort nombreux ; il dispense des rails et de toute infrastructure ; il permet en tout parcours l'usage des routes et non seulement des routes nationales, mais aussi des routes de grande communication et d'intérêt commun. Il rend inutiles tous ouvrages d'art, tels que ponts, viaducs, tunnels, aqueducs ; les courbes ne sont plus à redouter ; on peut affronter, sans danger ni supplément de dépenses, la traversée des ponts suspendus eux-mêmes.

« Je sais bien qu'on pourrait objecter les difficultés de croisement, surtout les jours de foire et de marché, mais les auteurs de la proposition se montrent très confiants dans les essais qui vont être tentés aux alentours de Paris et ils invitent le Conseil général à envoyer une délégation pour assister ces expériences intéressantes ; de plus, ils nous disent qu'après réussite de ce premier essai, ils demanderont au Département de leur concéder, pendant quelques mois, l'autorisation d'appliquer, à leurs frais et à leur choix, leur invention sur une de nos routes nationales ; ils choisiraient probablement, comme début, la voie de Montauban à Lafrançaise, à cause de la proximité de l'usine dont la situation médiane, à Lagarde, leur éviterait une création nouvelle de générateur.

« M. Lombard-Gérin ajoute que la légèreté relative des wagons dispenserait de toute redevance aux Ponts-et-Chaussées ou au service des agents voyers ; car, n'usant pas de chevaux, ils détérioreraient moins la chaussée que tout autre moyen de locomotion. Il n'existerait pas de trains proprement dits ; chaque voiture serait isolée ; on pourrait, suivant les besoins, faire partir à l'heure qu'on voudrait le nombre de véhicules jugés nécessaires.

« Le département paierait une redevance fixe et unique de 1 1,500 francs par kilomètre et prendrait pour sa sécurité toutes les sauvegardes voulues.

« La durée de la concession serait de soixante ans ; ce terme est trop long il convient de le réduire à trente. M. Lombard-Gérin ne s'est pas expliqué sur la participation aux bénéfices, mais il serait facile, en se servant de barèmes en cours, ou en créant de spéciaux, de réserver des bénéfices au Département, comme cela se pratique partout.

« Ici se place une véritable objection : la subvention gouvernementale, définie par la circulaire ministérielle de 1887, s'appliquerait-elle au type de convention proposée ? Si la réponse est négative, c'est vraisemblablement le rejet du projet Lombard-Gérin, car la participation gouvernementale ne peut être négligée ; elle est de 2 % de la dépense de premier établissement, c'est-à-dire des 2/5 environ des charges annuelles d'amortissement.

« Telle est, en substance, l'économie des propositions qui nous ont été faites ; malgré leur défaut de sanction, elles suffisent comme introduction à une discussion plus sérieuse, et nous ne saurions trop encourager leurs auteurs. Si, en effet, ce système était viable, et s'il obtenait la coopération gouvernementale, il constituerait, dans la plupart des cas, un véritable progrès et une grosse, très grosse économie : diminution de matériel, promptitude d'établissement, élasticité dans la marche des trains, facilité des croisements en sens inverse, impossibilité de collisions ou de déraillements, allègement notable dans la redevance départementale.

« Sans doute, l'électricité n'apparaît pas encore à tous comme la force motrice par excellence ; il semble aux profanes, dont je suis, que la vapeur lui est préférable, et comme puissance et comme vitesse ; elle seule, jusqu'ici, a suffi à toutes les exigences, tandis que l'électricité n'a pas encore donné, pour les grandes tractions, de résultats satisfaisants.

« Mais je conviens sans peine que la possibilité de multiplier

indéfiniment les départs de voitures isolées, aussi bien pour les marchandises que pour les voyageurs, détruirait la plus grande partie de mes objections, et je reste convaincu qu'au point de vue pratique, pour le service des tramways départementaux, au trafic rarement encombré, le système des voitures isolées suffirait largement à nos besoins. Et puis, la facilité de fonctionnement sur les routes de largeur moyenne serait pour les intéressés d'un avantage inappréciable.

« Je n'ai pas parlé du parcours proposé par la Compagnie Lombard-Gérin ; il correspondrait à peu près aux desiderata souvent exprimés.

« Une ligne, partie de Gaillac, traverserait le département se rendant à Penne, dans le Lot-et-Garonne, en touchant Monclar, Montauban, Lafrançaise, Moissac, Bourg-de-Visa et Montaigu.

« Une autre, venue de Caylus, passerait par Saint-Antonin, Septfonds, Caussade, Montauban et Montech.

« Enfin, une troisième irait de Valence à Verdun par le pont de Mondou. -

« Ainsi que je l'ai dit plus haut, il nous serait possible de greffer de nouvelles branches sur celles que je viens d'énumérer ; en vérité, aucun projet ne permettrait, aussi bien que celui-là, de desservir, avec la même somme, les cantons jusqu'ici inaccessibles.

« En parlant ainsi, je crois traduire l'impression de la majorité de la Commission ; est-ce à dire qu'il n'y ait à ce sujet chez aucun de ses membres la moindre idée préconçue ? Non, assurément, et j'ajoute qu'il y aurait témérité très grande de leur part à garantir d'avance la réussite des prochains essais. Ainsi donc, non seulement rien n'est fait, mais on peut dire qu'aucun pronostic sérieux ne peut être donné sur la réalisation d'une entreprise dont la base n'a pas été soumise encore à une expérimentation décisive.

« Au reste, nous avons autre chose à faire que de nous livrer au calcul des probabilités ; nous apportons aussi des informations nettes, nous possédons des documents officiels qui nous permettront de ne pas marcher à l'aventure dans la création de l'entreprise considérable dont vous nous avez confié l'avant-propos.

« Un certain nombre de départements possèdent aujourd'hui leur réseau de tramways ; d'autres travaillent, en ce moment, à les créer ; presque tous aspirent à réaliser cette amélioration ; nous sommes encore dans cette dernière catégorie. Nous vous demandons d'en sortir au plus tôt.

« Sans doute, des sacrifices seront nécessaires ; espérer qu'on pourra se procurer, à rien ne coûte, des avantages aussi importants serait un songe creux.

« Mais ces sacrifices, d'autres y ont consenti et ils rentrent déjà dans leurs avances ; bientôt, pour les initiateurs, dont l'expérience au début a cependant été coûteuse, va venir le jour où, débarrassés par l'amortissement de leurs dettes initiales, ils trouveront dans leur œuvre d'énormes ressources. Je vous citerai le département du Finistère, qui touche déjà de ce chef un dividende annuel de 90,000 francs ; je vous citerai le département de la Sarthe, dont le nouveau réseau de 120 kilomètres lui donne, après trois ans d'exploitation, un revenu de 26,000 francs qu'il partage avec l'État, soit pour lui 13,000 francs, c'est-à-dire un dixième de sa charge annuelle.

« Et, puisque je vous parle des tramways de la Sarthe, permettez que je m'étende quelque peu sur leur création et sur leur fonctionnement ; aussi bien, pourrez-vous, par cet exemple topique, vous former une opinion exacte et pratique des difficultés à vaincre, des avantages à poursuivre.

« J'ai pu contrôler sur place les indications et les chiffres que je vous demande de faire passer sous vos yeux et dont je garantis l'absolue exactitude ; ils émanent tous de source officielle : je les ai recueillis de M. l'Ingénieur en chef ou de M. l'Agent voyer en chef, de la Préfecture ou de l'Administration

elle-même des tramways de ce département, durant le séjour de quelques semaines que j'ai fait dernièrement au Mans.

« Le département de la Sarthe donc possède deux types de tramways ; l'établissement du premier date de 1883 ; il donna lieu à une foule de compétitions, de tâtonnements et d'exigences qui le rendirent très coûteux. Tout y est maintenant régularisé par l'unification des deux réseaux ; ses affaires ont pris une marche normale, en sorte qu'après de fâcheux débuts, elle paraît aujourd'hui très prospère et donne déjà ou donnera bientôt sa part de bénéfices au département. Le rôle des initiateurs est souvent périlleux, il est bien rare que le succès leur vienne tout de suite ; aussi, ne vous parlerai-je pas de ce premier réseau et je me bornerai à vous entretenir du second, créé par la loi du 4 mai 1895, dont la comptabilité est absolument distincte du premier et doit nous fournir, à cause de sa date récente et de l'expérience consommée de ses fondateurs, les indications les plus précieuses et les plus indiscutables.

« M. l'Ingénieur en chef Arel dit, dans son rapport au Conseil général de la Sarthe, en 1898, que le nouveau réseau, quoiqu'il comporte un nombre beaucoup plus considérable d'ouvrages d'art que l'ancien, a coûté moins cher que ce dernier, presque tout entier cependant construit sur accotements de routes et, pour ainsi dire, exempt d'expropriations ; il attribue ce résultat surtout à l'expérience des fautes commises ; au Mans, on ajoute : Et à la grande science de l'Ingénieur en chef.

« Le coût kilométrique présumé par certains experts à 70,000 francs, par d'autres à 50,000 francs, a été, en réalité, de 41,500 francs, inférieur de 28,000 francs à la plus élevée de ces évaluations.

L'économie est tout entière prise sur les constructions et sur les ouvrages d'art, car le matériel roulant est resté le même, soit 13 locomotives, coûtant chacune 20,000 francs ; 110 fourgons et 40 voitures de voyageurs pour un parcours de 120 kilomètres.

« Le coût kilométrique d'infrastructure et de superstructure, matériel compris, avait été coté, en dehors des ouvrages d'art, à 24,660 francs, soit 20,000 francs pour la voie et 4,660 francs pour le matériel roulant ; en réalité, des économies bien entendues l'ont fait descendre à 21,346 francs.

« D'après les évaluations de M. Arel, l'établissement d'une voie ferrée sur accotements de routes, sans déviations, sans expropriations et sans ouvrages d'art, ne coûterait pas plus de 13,000 francs par kilomètre, matériel roulant compris, si elle était faite directement par les soins de l'administration.

« Il faut noter, pour expliquer l'énorme écart qui existe entre ce chiffre squelette de 13,000 francs et le coût réel de 41,500 francs, que celui-ci comprend des expropriations nombreuses, soit 5,733 francs par kilomètre moyen ; une majoration de 15 % accordée au concessionnaire pour les frais généraux de construction (surveillance et organisation) et surtout un nombre extraordinaire d'ouvrages d'art, parmi lesquels un viaduc de 110 mètres, 12 grands ponts sur la Sarthe et sur l'Huisne, et la gare centrale du Mans, aux proportions grandioses, qui n'a pas coûté moins de 900,000 francs, c'est-à-dire, répartie en kilomètres, une moyenne de 6,660 francs par kilomètre de voie.

« En somme, le département de la Sarthe a contracté un emprunt de 4,500,000 francs pour la création de 120 kilomètres de chemin de fer à voie étroite d'un mètre. L'État, d'après la loi de 1882 et la circulaire du 26 septembre 1887, rembourse annuellement les 2/5 de l'annuité, soit 96,000 francs, la charge du département étant de 144,000 francs.

« Toute somme prélevée sur la recette brute de l'ensemble du réseau, pour être appliquée au dégrèvement, est partagée également entre le département et l'État. La plus grande attention doit être apportée à la formule de dégrèvement,

c'est-à-dire à celle qui axe le chiffre à partir duquel les bénéfices seront partagés ; il est à remarquer, d'ailleurs, qu'il n'est jamais question que de la recette brute, toujours facile à établir.

« Cette formule, d'abord ainsi écrite : $P = 750 + 3/4 R$ a été transformée de la façon suivante : $P = 1.500 + 4/9 R$ ($P =$ part du concessionnaire ; $R =$ recette brute, impôts déduits.) « Cela ne vous dit rien, sans doute, pas plus qu'à moi-même, d'ailleurs ; mais les explications de M. Arel en mettent en relief les avantages d'une façon lumineuse.

« Cette substitution a abaissé de 3,000 francs à 2,700 francs la recette brute à partir de laquelle le département accède au partage des bénéfices ; en sorte que le bénéfice à partager, dès la première année, entre le département et l'État, qui eût été, d'après la première formule, de 7,725 francs, s'est élevée, par l'application de la deuxième, à 26,000 francs.

Voilà, certes, une indication à ne pas négliger.

« Le cahier des charges nous renseigne exactement sur les obligations respectives du Département et des concessionnaires.

« Les frais d'établissement, infrastructure, superstructure, matériel roulant, ouvrages d'art, sont en entier à la charge du Département, qui se réserve exclusivement l'infrastructure et concède tous les autres travaux et achats à la Compagnie concessionnaire. Celle-ci exécute les devis de l'administration, moyennant une majoration de 15 % pour frais généraux. Les dépenses sont soldées par le Département qui paie sur facture, après contrôle.

« Ce système est très coûteux et M. Arel regrette beaucoup son adoption ; il eût préféré la régie administrative directe, mais cette façon de procéder a l'avantage de rendre vaines, dans l'avenir, les réclamations qui pourraient être élevées par les concessionnaires sur les vices du premier établissement ; il nous explique, du reste, à la suite de quelles circonstances cette clause a été rendue obligatoire ; elles ne peuvent nous intéresser, je ne m'en occupe pas.

« Le concessionnaire verse au Département, qui lui en donne l'intérêt à 4 % plus l'amortissement, à titre de contribution aux frais du premier établissement, 20 % de ces frais. Le versement de cette contribution a permis au département de diminuer son emprunt de pareille somme.

200 francs par kilomètre sont prélevés annuellement sur la recette brute et déposés à la Banque de France comme fonds de renouvellement pour le matériel. Les intérêts sont touchés par le concessionnaire, qui ne peut se servir de ces fonds que pour le matériel et sur autorisation préfectorale. En fin de concession, ils seront ainsi partagés : 1/3 au département, 2/3 au concessionnaire.

« La durée de la concession est de trente ans.

« Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge du concessionnaire, qui supporte aussi les frais du contrôle départemental évalués à 50 francs par kilomètre.

« À l'expiration des trente ans, tout le matériel, maintenu en bon état, ainsi que la voie et les constructions, reviennent au Département, sauf pour les adjonctions de matériel qu'aurait faites à ses frais la Société.

« Un cautionnement de 10,000 francs est versé par le concessionnaire, auquel on le rembourse en proportion des travaux effectués ; cette somme est indépendante de celle fixée pour contributions aux dépenses de premier établissement et que nous avons déjà soulignée, soit dans l'espèce 96,000 francs. Le droit de rachat est stipulé pour le Département.

« Tels sont, Messieurs, les renseignements que j'ai cru devoir vous donner ; ils sont puisés à une source unique, mais ils

peuvent d'autant mieux nous servir qu'ils sont sanctionnés par l'expérience ; et il faut en conclure que, malgré des dépenses somptuaires exagérées, malgré des ouvrages d'art très nombreux, l'exploitation des tramways départementaux peut être rémunératrice. Que serait-ce si, en adoptant partout, ou à peu près partout, l'accotement des grandes routes, nous étions dispensés de tout ouvrage d'art et de toute expropriation, et si nous réduisions au strict minimum les dépenses des gares, haltes et abris ?

« Veuillez remarquer qu'il existe entre la Sarthe et le Tarn-et-Garonne bien des points de ressemblance.

La densité de la population y est sensiblement la même ; la contrée est comme la nôtre essentiellement agricole ; la longueur des lignes à exploiter serait à peu près la même.

« Je vous ai démontré, au cours de ce trop long exposé, que le coût kilométrique pourrait être abaissé pour nous, tout imprévu compris, au-dessous de 20,000 francs, si nous restions sur accotements de routes.

« En supposant que le nombre de kilomètres à construire fût de 200, ce serait une dépense de 4,000,000 de francs dont l'annuité trentenaire ressortirait à 200,000 francs environ et qui serait effectivement réduite à 120,000 francs, par suite de la participation de l'État. Les bénéfices d'exploitation, toujours calculés d'après la recette brute, viendraient encore en déduction, mais dans une proportion qu'il serait téméraire d'évaluer. J'ai déjà dit que le Finistère avait touché l'année dernière, pour sa participation aux bénéfices, 90,000 francs, c'est-à-dire les 3/5 de sa charge annuelle, sur un réseau de 101 kilomètres, dont le coût kilométrique était cependant de 50,000 francs.

« Sans doute, il serait absurde de prétendre, par voie de similitude, garantir des chiffres, même approximatifs ; toutefois, nous devons penser que notre département ne serait pas plus réfractaire que les autres aux avantages de l'amélioration dont nous voudrions le doter, et qu'elle s'opérerait chez nous dans des conditions à peu près analogues à celles que je viens de dire. Je pourrais appuyer ces premières citations par d'autres renseignements et notamment par ceux qui nous sont envoyés du Tarn où la concession est déjà décidée et votée à très gros deniers ; mais ils vous paraîtraient superflus et seraient, d'ailleurs, peu probants, car nos conditions de premier établissement se rapprochent bien plus de la Sarthe que du Tarn où les frais kilométriques sont plus élevés et les évaluations de trafic plus incertaines.

« Nous voilà bien loin, Messieurs, de la proposition Lombard-Gérin ; je ne retire cependant rien de ce que j'en ai dit. Si les essais auxquels va se livrer cette Société sont concluants, elle pourra entrer sérieusement en concurrence avec toute autre, sauf à discuter la redevance départementale et les diverses conditions du cahier des charges.

« À la vérité, je l'ai dit plus haut, mon penchant personnel me pousserait plutôt vers la vapeur, dont les résultats sont consacrés par une longue expérience ; mais l'électricité, qui est, dit-on, la force de l'avenir, est assurément capable, dès ce moment, de tenir les promesses dont M. Lombard-Gérin a pris l'engagement, et j'ajoute que seule sa proposition nous permettra de parvenir progressivement jusqu'au dernier de nos cantons.

« Si je ne donne préalablement mon adhésion à aucun des deux systèmes en présence, en revanche, je n'en rejette aucun.

« Ce sont là, sans doute, nos dispositions à tous, et elles ne peuvent être autres, car nous sommes tous insuffisamment préparés et la base de notre discussion n'est pas assez élargie.

« Je vous épargnerai donc de plus longs développements ; il suffit, pour aujourd'hui, de ceux que vous venez d'entendre. À mesure que nous avancerons vers une réalisation, les raisonnements devront être plus serrés, les chiffres plus rigoureux, les présomptions mieux établies.

« Veuillez vous rappeler, Messieurs, que votre Commission est au premier début de ses travaux ; elle n'est point encore assimilée à sa mission et à la nature de ses recherches, mais elle veut sincèrement aboutir, et j'ai été chargé de vous faire connaître son état d'âme.

« Elle attend du Conseil général la confirmation de son mandat et, s'il se peut, une énonciation plus nette de ses volontés. Il est évident que si le Conseil, en nommant une Commission, a simplement entendu classer l'affaire, comme on dit au Palais, et créer un casier spécial où viendront s'amonceler, sans examen de sa part, les nombreuses propositions qui pourront lui être adressées, c'est peine perdue que de discuter, et l'émulation de la Commission ne saurait être grandement excitée ; mais si, au contraire, il entre, comme je le crois, dans l'esprit du Conseil de fonder réellement un nouveau réseau de circulation, qu'il le dise franchement et qu'il affirme sa résolution par un vote de principe bien formel. Libre à lui, d'ailleurs, de remettre à une date très prochaine l'examen des solutions pécuniaires.

« La Commission vous prie, en conséquence, Messieurs, de lui continuer votre confiance et de lui faire connaître en même temps quel doit être le sens de ses travaux, aussi bien que les limites dans lesquelles vous voulez qu'elle se renferme. »

L'honorable rapporteur complète son rapport en demandant au Conseil général de prendre une résolution ferme, et il propose de formuler cette résolution ainsi qu'il suit ;

« Le Conseil général exprime le désir formel d'établir dans le département de Tarn-et-Garonne un réseau général de tramways départementaux et charge la Commission qu'il a nommée dans sa session d'avril 1899 de poursuivre les études commencées. »

M. Foissac propose de substituer au mot « tramways » ceux de « moyens de transport », afin de permettre à la Commission d'étendre le champ de ses études.

M. Cambe déclare que la Commission a approuvé le rapport de M. Delbreil, quoique n'aboutissant pas à des conclusions précises, et peut-être à cause de cela. Nous n'aurions pas pu, dit-il, accepter sans les contrôler des chiffres qui auraient engagé la responsabilité financière du Département.

Il propose de voter des remerciements à la Commission et à son rapporteur et de lui confirmer les pouvoirs qui lui ont été confiés, en émettant le vœu que les études dont elle a été chargée permettent au Département de créer de nouvelles voies de communication et de profiter des études de nos voisins.

- le Préfet indique qu'il y a tout avantage pour le Département à commencer les voies de communication par une ligne de voie sans rails. Cet essai, qui ne nécessite pas de grandes dépenses, permet de se rendre un compte exact des avantages de la ligne créée et des bénéfices qu'elle peut donner. En faisant cet essai, le Département sera renseigné sur l'opportunité d'établir des lignes ferrées sur les points où les lignes d'automobiles auront donné des résultats satisfaisants et, s'il fait d'importants sacrifices pour l'établissement de ces lignes ferrées, il saura que ses efforts seront récompensés.

Il a pu, du reste, constater les avantages qu'offre la Compagnie Lombard-Gérin dans le département qu'il administrerait et où cette maison a créé des voies de cette nature, entre Cautejets et Pierrefitte et entre Aulus et Gavarnie.

M. Bourgeat attire l'attention de la Commission sur le fonctionnement des tramways établis, dans des conditions tout à fait satisfaisantes, dans la Dordogne et dans les Basses-Pyrénées.

M. Bordaries communique les conditions tout à fait avantageuses faites par une société qui se propose de relier tous les cantons au chef-lieu d'arrondissement, par un tramway mû à l'aide d'un système accumulateur, moyennant la concession de l'éclairage pendant trente ans. Il insiste pour qu'on maintienne à la Commission le mandat qui lui a été donné.

Le Conseil, après avoir confirmé ce mandat, s'ajourne au lendemain matin, à dix heures, pour le dépôt des rapports, et à une heure du soir pour la discussion des affaires introduites. La séance est levée à six heures.

Le Secrétaire, L. Carbonel.

Le Président, L. Rolland.

1901

Une question posée à l'assemblée semble montrer que le dossier n'a guère avancé : on parle encore de la commission qui s'occupe de la question et de l'exemple du département de la Sarthe. L'aspect financier reste omniprésent.

M. Bordaries demande où en est l'étude de la question d'établissement des tramways départementaux

M. le Préfet répond que la Commission ne s'est pas réunie, mais que M. Meuret, continuant le mandat qui lui a été donné, s'occupe de cette question.

M. Meuret explique qu'il s'est abouché avec plusieurs sociétés et que l'une d'elles n'est pas encore prête à faire des conditions fermes qui puissent être soumises au Conseil général. Il a étudié la question des tramways qui fonctionnent dans d'autres départements et a pu se convaincre que, si les tramways marchent, il n'en est pas de même des budgets départementaux qui sont écrasés par les frais d'exploitation. Les divers renseignements qu'il a pris l'ont convaincu que, si la construction des tramways doit rester à la charge du département, c'est la ruine de ses finances à brève échéance.

M. Delbreil fait cependant remarquer que, dans la Sarthe, les tramways donnent des bénéfices et qu'il y aurait lieu d'étudier leur mode de fonctionnement.

Le Conseil maintient à la Commission des tramways la délégation qu'il lui a donnée.

1902

Comment un débat sur une côte (dite de Caussade à Saint-Antonin) finit par évoquer les projets de tramway.

Chemin de grande communication n° 5 - rectification de la côte dite de Caussade

Au nom de la deuxième Commission, M. Gibily donne lecture du rapport suivant : « Le projet de rectification de la côte dite « de Caussade », sur le chemin de grande communication n° 5, dans la traverse de Saint-Antonin, a été soumis à l'enquête prescrite.

(...) Devant les résultats de cette information, votre Commission vous propose d'approuver le projet de rectification du chemin de grande communication n° 5, suivant le tracé rouge avec variante bleue, sous réserve que tout empiètement sur le cimetière sera évité.

« Elle vous propose en outre, de déclarer l'utilité publique de ces travaux. »

M. Cambe fait connaître qu'en effet, des divergences se sont produites sur le tracé à adopter pour la rectification de cette côte, mais, qu'en adoptant le tracé rouge avec variante bleue, et en évitant de toucher au cimetière, on donne satisfaction à tout le monde. Il fait ressortir l'importance de ce travail au point de vue de la facilité qu'elle donnera pour l'établissement de tramways ou chemins de fer départementaux, que le Conseil général sera nécessairement obligé d'adopter dans un très bref délai, pour donner satisfaction aux légitimes réclamations du commerce et de l'agriculture, ainsi que l'ont fait les départements voisins. Le Conseil ne doit donc pas regretter d'avoir voté cette dépense, dont le montant sera sans doute réduit, à suite de la mise en adjudication des travaux, par le rabais qu'il est permis d'espérer des entrepreneurs. M. Cambe appuie les conclusions du rapport de la Commission qui sont adoptées

1903

Création d'une voie ferrée reliant les deux lignes de Toulouse à Paris (via Lexos et via Montauban) de Villefranche à Caussade - vœux.

« L'Union des fabricants de chapeaux de paille français et le Syndicat des ouvriers de Septfonds, aux termes de deux délibérations récemment adressées à l'administration, ont émis un vœu tendant à la création d'une voie ferrée qui, traversant l'arrondissement de Montauban et une partie de l'arrondissement de Villefranche, relierait les deux lignes de Toulouse à Paris (via Lexos) et de Toulouse à Paris (via Montauban et Cahors), en touchant respectivement à Villefranche sur la première, et à Caussade sur la seconde.

« Votre Commission a eu à examiner le texte des vœux ci-dessus mentionnés, ainsi que deux délibérations des Conseils municipaux de Caussade et de Caylus, émettant un avis favorable à la création du chemin de fer dont il s'agit.

« Après examen de ces documents, elle vous propose de donner un avis favorable au vœu ci-dessus énoncé et de le renvoyer à l'administration, qui aura à le transmettre à M. le Ministre des Travaux publics, en demandant d'indiquer la proportion dans laquelle l'exécution de l'entreprise dont il s'agit engagerait les finances du Département. »

Conclusions adoptées.

1903

Mention du vœu de M. Bonnais (Caussade)

Vœu proposé par M. Bonnais et tendant à l'établissement d'une voie ferrée entre Caussade et Lexos par Septfonds, Caylus et Verfeil.

On retrouve ce vœu en 1904

Chemin de fer de Caussade à Lexos

M. Hébrard, rapporteur.

Au cours de leur session ordinaire de février dernier, les Conseils municipaux de Caylus, Septfonds, Lavaurette, Verfeil et Ginals ont émis un vœu tendant à obtenir que le Conseil général étudie le projet d'établissement d'une voie ferrée de Caussade à Lexos par Septfonds, Caylus et Verfeil.

Votre Commission est d'avis qu'il y a lieu de renvoyer cette affaire à l'administration, en vue de son examen par la Commission qui a été spécialement instituée par le Conseil général pour l'étude des questions de cette catégorie.

Le Conseil renvoie à l'administration l'examen de cette proposition.

Très long débat et examen d'une convention pour une desserte automobile du département par une société : la Compagnie générale des courriers et transports automobiles. Pendant plusieurs séances du Conseil général, une convention a été discutée pour arriver à une signature.

La crainte des élus est que cette solution ne repousse à très loin la construction du réseau de chemins de fer et de tramways départementaux

Extraits (nous n'avons gardé de ces débats qui occupent 55 pages des comptes rendus publiés) que ce qui a un intérêt politique et qui concerne spécialement le chemin de fer.

M. Cambe déclare qu'il est, en principe, disposé à voter le traité, bien qu'il ne se dissimule pas que le projet d'établissement d'automobiles sur routes ait causé, dans certaines localités une déception dont M. Baron s'est fait l'interprète pour le canton de Lauzerte. Ce sentiment s'explique par la crainte de voir l'établissement de ce mode de traction servir de prétexte à l'ajournement indéfini de l'établissement des lignes ferrées à voie normale ou étroite ou même de tramway sur rails, dont la construction est projetée ou demandée pour relier certains centres importants du département. Ces appréhensions ne lui paraissent pas fondées, l'article 10 du projet réservant formellement au département le droit de concéder, soit des chemins de fer, soit des tramways et les communes qui, comme Lauzerte, Septfonds et Caylus, demandent à être desservies par une voie ferrée, pouvant obtenir satisfaction, nonobstant l'établissement des automobiles, si l'utilité en est démontrée au Conseil général.

M. Chalret du Rieu fait remarquer que les fabricants de chapeaux de paille de Septfonds, à raison de la fragilité de leurs produits manufacturés, qui ne supportent pas les transbordements que nécessite le transport par automobile, ne retireront pas de grands avantages de cette concession et demande si les lignes indiquées dans le rapport sont définitivement arrêtées et ne peuvent plus subir de modification dans leur tracé.

M. Salers répond que c'est pour ne pas porter atteinte aux légitimes revendications des communes qui poursuivent rétablissement des voies ferrées que la Commission a adopté la clause de l'article 10 qui réserve l'avenir, et permet au Conseil général de subventionner tout projet de chemin de fer qui lui serait soumis dans des conditions acceptables ; il ajoute que les lignes indiquées dans le projet peuvent être modifiées par le Conseil général à condition, toutefois, que le nombre de kilomètres prévu ne soit pas dépassé, sauf en ce qui concerne les trois lignes : 1° Lexos à Villefranche, par Parisot ; 2° Verdun à Bourret, par le Mas-Grenier et Dieupentale ; 3° de Saint-Nauphary à Salvagnac (Tarn).

M. Baron déclare que les arguments invoqués par MM. Cambe et Salers ne l'ont pas convaincu de l'opportunité de la concession sollicitée ; il persiste à croire que l'adoption de ce traité aura pour conséquence d'ajourner indéfiniment la construction de nouvelles voies ferrées dans le département et nuira par conséquent aux communes qui devaient en bénéficier.

M. Salers combat cette opinion et oppose le dilemme suivant aux observations de M. Baron : ou bien les automobiles proposées répondront aux besoins des populations desservies et alors ces dernières ne songeront pas à demander l'établissement des coûteuses voies ferrées, ou bien ils ne desserviront qu'imparfaitement les centres traversés et, dans

ce cas, la réserve expresse contenue dans l'article 10 permettra au département de poursuivre la construction des voies ferrées qui suppléeront à l'insuffisance des automobiles ; il en tire cette conclusion que, dans les deux cas, satisfaction sera donnée aux légitimes revendications de nos communes :

M. Meuret fait remarquer qu'avant de passer à l'examen du traité, il est nécessaire de savoir si les demandeurs acceptent les trois principes que le Conseil a entendu inscrire dans la concession, savoir :

1° Responsabilité personnelle et solidaire par la signature de MM. de Clèves, Favaron et Jardel dans la demande de concession ;

2° Autorisations successives pour deux périodes d'essais de quinze jours et d'un an, et, dans certaines conditions, concession ultérieure de neuf ans, cette dernière donnée par une nouvelle délibération après les périodes d'essai ;

3° Essai préalable du matériel et du fonctionnement pendant quinze jours au moins, la seconde période d'essai n'étant autorisée qu'après constatation du bon fonctionnement.

Le Conseil se range à cet avis et M. le Président suspend la séance pour permettre de provoquer cette acceptation.

A la reprise de la séance, M. Salers fait connaître au Conseil que les demandeurs acceptent formellement les trois propositions ci-dessus qui viennent d'être soumises à l'assemblée.

M. Salers aborde ensuite la lecture du traité projeté et le soumet à l'approbation de l'assemblée. »

Chaque élu défend les lignes qui desserviront son canton (rappel du nom des élus de l'arrondissement de Montauban).

PREFET : M. A. SCHRAMECK

CONSEIL GÉNÉRAL

ARRONDISSEMENT DE MONTAUBAN

Montauban (Est)...	M. DELBREIL, ancien sénateur.
Montauban (Ouest).	M. VEYRIAC, propriétaire.
Caussade.....	M. CHALRET DU RIEU, propriétaire.
Caylus.....	M. LINON, docteur-médecin, à Caylus.
Lafrançaise.....	M. BORDARIES, avocat, docteur-médecin, maire de Lafrançaise, secrétaire.
Molières.....	M. DE CRUZY, maire d'Auty.
Monclar-de-Quercy.	M. RABY, maire de Monclar.
Montpezat-de-Quercy..	M. MEURET, *, avocat, maire de Montpezat, secrétaire.
Nègrepelisse.....	M. BASTIDE, notaire.
Saint-Antonin.....	M. H. CAMBE, ancien député, maire de Parisot.
Villebrumier.....	M. LALA, propriétaire.

N° 6. — 57 kilomètres. — Ligne de Lafrançaise à Caylus, par Molières, Caussade et Saint-Antonin, Lafrançaise — Puycornet — Auty — Caussade — Septfonds — Saint-Antonin — Caylus (par suite de la modification introduite ligne 5).

Le Rapporteur fait connaître que M. Linon demande qu'on ne passe pas par Saint-Antonin pour se rendre de Caussade à Caylus, et qu'on établisse un service spécial de Saint-Antonin à Caylus par Septfonds.

Le Conseil adopte, en principe, cette modification, laissant à la Commission le soin de se concerter avec le concessionnaire, dans la réunion qui va suivre la séance, pour l'établissement de la ligne supplémentaire.

M. Chalret propose l'établissement d'un service qui rattacherait au chef-lieu, par Caussade, les communes de

Mirabel, Saint-Vincent, Auty.

M. Bastide demande que Monclar soit rattaché à Caussade par Vaissac et Bioule.

M. Meuret demande la création d'une ligne qui rattacherait à Caussade et Caylus les communes de Puylaroque, Cayrriech et Lapenche.

M. Cambe signale l'utilité que présenterait la création d'une ligne partant de Lexos pour desservir Varen, Verfeil, Ginals, Parisot et rattachant ce chef-lieu de canton à Villefranche-de-Rouergue ; il insiste pour qu'une ligne soit établie de Saint-Antonin à Septfonds, dès que la route reliant ces deux localités sera terminée.

Ces propositions sont renvoyées à la Commission avec avis favorable pour être examinées de concert avec les concessionnaires dans la séance, qu'elle va avoir à tenir pour établir le réseau définitif des lignes concédées.

Le traité est approuvé mais rien n'indique qu'il a été appliqué sur le terrain.

1904

Largeur des banquettes, proposition venue du Gers pour le système Dietrich

M. Salers fait remarquer que la largeur des banquettes des voitures qui doivent être mises en service par les demandeurs en concession de tramways-automobiles, ne lui paraît pas avoir été fixée à 0m 55, mais seulement à 0m 50. Il fait remarquer que cette dernière largeur est suffisante et même supérieure à celle des chemins de fer, wagons de 2e classe.

M. Meuret répond que le chiffre 0,55 a été adopté par le Conseil général.

M. Salers propose alors de laisser à la Commission qui sera chargée de la réception des voitures le soin de tolérer une réduction de largeur sans que toutefois la place de chaque voyageur puisse être réduite au-dessous de 50 centimètres.

M. Salers communique au Conseil les propositions d'une Société de transports automobiles du Gers pour l'établissement de transport de marchandises et de voyageurs, système Dietrich. Il fait remarquer que cette demande se produisant après les votes qui viennent d'être émis en faveur de la proposition faite par MM. de Clèves, Favaron et Jardel ne lui paraît pas pouvoir être utilement examinée par le Conseil.

Entre 1904 et 1907, aucune mention des dossiers déposés par MM. Darras et Clémencey, alors que les dossiers ont été étudiés par les services du Département.

1907 :

Changement de concessionnaire : Compagnie générale des Travaux publics et particuliers, dont le siège est à Paris, 56, rue de Provence.

Extrait :

Il (Le Conseil général) ne lui reste plus qu'à arrêter son choix. La Commission des tramways après avoir rappelé une à une chacune des propositions de ces candidats [10 au total] après avoir pesé le côté avantageux ou défavorable pour le département des unes et des autres, a définitivement fixé son choix qu'elle propose à la ratification de l'assemblée départementale.

Sans doute, quelques concurrents ont paru peu sérieux, en raison même des conditions beaucoup trop avantageuses qu'ils faisaient au Département. D'autres ont majoré leurs prix dans

des proportions inacceptables ; quelques-uns ont aussi, par contre, modifié leurs propositions primitives dans de telles proportions que leurs offres revêtaient, par cela même, un caractère suspect.

1908

Ligne Caussade-Caylus ; le projet se précise.

Ligne de Caussade-Caylus

M. Bordaries continuant son exposé sur le résultat de l'enquête, fait connaître que sur les 7 communes traversées par cette ligne, 5 d'entre elles ont émis un avis favorable ; un seul Conseil municipal, celui de Saint-Antonin, s'est prononcé par 18 voix contre 5 contre le projet, se basant sur les pertes qu'occasionnera l'exploitation de cette ligne et il a émis l'avis qu'un service d'autobus serait préférable.

Le rapporteur fait justice de cette opposition qui s'explique par le peu d'utilité que présente cette ligne pour la commune de Saint-Antonin.

M. Rey constate que les 5 Conseillers municipaux de Saint-Antonin qui ont donné un avis favorable à la création des tramways départementaux appartiennent aux sections de Montpalach et de Servanac et sont par suite directement intéressés à la construction des tramways ; mais quant aux autres qui ont voté contre le projet, ayant la gare de la ligne de Lexos devant leur porte, ils peuvent se désintéresser complètement de la construction des tramways départementaux.

M. Bordaries examine successivement les vœux qui ont été émis au cours de l'enquête.

Création d'un arrêt facultatif à Lugan-Haut

La rampe de 35 millim. qui existe sur ce point ne permet pas un arrêt facultatif ; on ne pourrait l'établir qu'en modifiant la rampe, ce qui n'entraînerait qu'une insignifiante augmentation de dépenses ; l'arrêt de Dardenne distant seulement de 1 km 800 de la station de Septfonds, pourrait alors être supprimé. D'ailleurs rétablissement ou la suppression des haltes sont laissés à l'appréciation du Préfet.

M. Rey se déclare opposé à la suppression de l'arrêt de Dardenne, il fait valoir qu'un très grand nombre d'ouvriers qui habitent la campagne partiront tous les jours de ce point pour se rendre à Septfonds où ils sont occupés dans les diverses usines de la ville.

Le Conseil se rangeant aux observations du rapporteur, laisse à M. le Préfet le soin de fixer les arrêts qui devront être maintenus ou supprimés.

Le Conseil rejette aussi le vœu du Conseil municipal de Lavaurette, relatif au déplacement de la halte.

M. Bordaries examine ensuite les modifications demandées au sujet de l'emplacement choisi pour la station de Caylus : établissement de la station au centre de la ville.

Le rapporteur explique que la gare ne peut pas être construite au bas de Caylus pour les raisons suivantes : supplément considérable de dépenses pour la construction, l'entretien et l'exploitation de la ligne ; établissement de la voie sur plateforme indépendante le long des coteaux qui bordent la Bonnette, coteaux parfois abrupts, d'autrefois formés de terrains sans consistance et sujets à éboulements ; allongement du parcours de plus de 4 kilomètres, chaque kilomètre devant coûter environ 80.000 francs en raison des travaux considérables à effectuer sur ces points, ce qui porterait l'augmentation de la dépense à 330.000 francs.

Le rapporteur demande donc au Conseil de rejeter les modifications réclamées et de s'en tenir à l'avant-projet.

Conformément aux conclusions du rapporteur, et après avoir entendu les observations de M. Moissenet, le Conseil décide le maintien de la station au point choisi.

M. Garrison demande l'étude d'un tracé passant par Lacapelle-Livron et insiste pour que la station de Caylus soit placée sur un point plus rapproché de la ville.

M. Bordaries fait remarquer que cette modification donnerait lieu à une nouvelle étude qui ne ferait que retarder l'exécution du projet et qu'on pourra toujours, ultérieurement, prolonger la ligne dans un sens ou dans un autre.

Le Conseil maintient le projet qui a fait l'objet de l'enquête

1915

Dans les comptes rendus du Conseil général, plusieurs pages sont consacrées à des échanges parfois tendus entre le Conseil général et le service de contrôle.

1916

Exploitation du réseau en temps de guerre : de la reprise du service et du statut du matériel réquisitionné

Tramways départementaux - Reprise de l'exploitation.

J'ai l'honneur de vous communiquer le rapport ci-après qui contient des renseignements fournis par M. l'Ingénieur en chef du Contrôle des tramways départementaux sur l'état de la question relative à la reprise d'exploitation des lignes de Molières et de Caylus. Comme vous le verrez, l'affaire est en très bonne voie, et M. l'Ingénieur en chef estime qu'au moment où vous serez réunis l'exploitation aura pu être reprise ou sera, tout au moins, à la veille de l'être.

Vous apprendrez, en outre, certainement avec satisfaction, qu'après de nouveaux pourparlers engagés avec la Compagnie, le service du contrôle a pu obtenir de cette dernière que deux trains dans chaque sens seront mis en service sur chaque ligne à exploiter, au lieu d'un seul train, comme cela avait été prévu tout d'abord. Je suis convaincu que vous estimerez avec moi qu'il y a lieu de remercier M. l'Ingénieur en chef de l'activité et du dévouement dont il a fait preuve dans la conduite de cette affaire.

Rapport de M. l'Ingénieur en chef

« La question concernant la reprise de l'exploitation des tramways départementaux, d'un intérêt si important pour le département, a été l'objet de toute notre attention.

« Grâce à l'appui que nous avons trouvé auprès de M. le Préfet et aux démarches multiples de l'éminent Président de l'Assemblée départementale, M. le Sénateur de Selves, la question primordiale de la mise en sursis d'une partie du personnel de l'exploitation est près d'aboutir.

« Des difficultés ont surgi d'abord parce qu'une partie du personnel demandé était employée à l'atelier d'usinage d'obus de la Compagnie et, ensuite, parce qu'une autre partie avait été envoyée dans la zone des armées pendant que l'Inspection des sursis procédait à l'instruction de la demande.

« Il a fallu désigner d'autres agents. Cela n'était pas facile, le plus grand nombre des agents de la Compagnie étant mobilisé dans la zone des armées.

« Enfin, grâce au bon vouloir de la Compagnie qui, malgré les effectifs réduits qu'elle avait demandés, a bien voulu se contenter d'un nombre moindre d'agents, il sera possible d'aboutir.

« Avec ces cadres restreints, elle s'efforcera, dans la mesure où les circonstances le lui permettront, de dresser quelques personnes dégagées de toute obligation militaire.

« Nous avons fait personnellement, pour gagner du temps,

diverses démarches à l'Inspection des sursis, à Toulouse, et toutes les difficultés ont pu être ainsi assez facilement vaincues au fur et à mesure qu'elles naissaient, grâce à la bonne volonté, nous nous devons de le constater, mise à donner satisfaction au Département par l'Inspection des sursis.

« Nous avons été récemment avisés que ces propositions allaient être transmises à l'autorité compétente pour y être statué, accompagnées de l'avis favorable de l'Inspection des sursis du 4^e bureau du Ministère de la guerre.

« Quant à la question du personnel travaillant dans l'atelier d'usinage d'obus, elle se trouve déjà favorablement solutionnée par l'Inspection des forges pour trois agents sur cinq qui étaient demandés.

« Toutefois pour un quatrième agent, après de nouvelles instances, l'autorité militaire a décidé qu'il pourrait être employé à la conduite des trains dans des cas exceptionnels.

« Nous venons d'être saisi, par la Compagnie, sur notre demande, du projet d'horaires des trains sur les deux lignes de Molières et de Caylus.

« L'entente intervenue avec la Compagnie dont nous avons fait part verbalement à l'Assemblée départementale au cours de sa session extraordinaire du 31 janvier dernier, comportait la mise en service un train dans chaque sens sur chacune de ces deux lignes.

« Après de nouveaux pourparlers engagés avec la Compagnie, dont nous devons, dans les circonstances, reconnaître le bon vouloir, deux trains dans chaque sens seront mis en service.

« Cette mesure donnera entière satisfaction, dans les circonstances actuelles, aux légitimes préoccupations de l'assemblée départementale et des populations intéressées.

« Nous prenons les mesures nécessaires pour provoquer l'avis de l'Administration des Postes et de la Chambre de Commerce sur les nouveaux horaires, de façon que l'exploitation puisse être reprise sans aucun retard, dès qu'une décision définitive sera intervenue sur la question des sursis et aussitôt après achèvement des travaux de la déviation provisoire de la côte de Lafrançaise.

Tout porte à croire, du reste, qu'au moment où l'Assemblée départementale se réunira, la reprise de l'exploitation sera un fait accompli ou, au pis aller, à la veille de l'être. »

—
Tramways départementaux - Reprises des travaux sur les lignes inachevées

Vous trouverez ci-dessous un rapport de M. l'Ingénieur en chef du contrôle des tramways départementaux rappelant que l'autorité militaire ayant réquisitionné le matériel de voie approvisionné en vue de la construction de ces tramways, la question concernant la reprise des travaux sur les lignes inachevées doit être abandonnée jusqu'à la cessation des hostilités.

Rapport de M. l'Ingénieur en chef

« La question concernant la reprise des travaux sur les lignes de tramways inachevées est tombée d'elle-même par suite du refus par l'autorité militaire de mettre à la disposition de la Compagnie les prisonniers de guerre.

« Toutefois, obéissant à nos suggestions, la Compagnie nous informait que, moyennant la mise en sursis de ses entrepreneurs et de quelques-uns de ses agents, elle était disposée à les reprendre en ayant recours à la main-d'œuvre locale complétée par la main-d'œuvre espagnole.

La question était à l'étude sur ces nouvelles bases quand un ordre de l'autorité militaire est venu frapper de réquisition le matériel de voie disponible.

« La reprise des travaux ne saurait plus désormais être envisagée avant la cessation des hostilités. »

Tramways départementaux - Réquisition du Matériel

J'ai l'honneur de vous donner connaissance du rapport ci-après dans lequel M. l'Ingénieur en chef du Contrôle des tramways départementaux donne le détail du matériel des tramways qui a été livré à l'autorité militaire à la suite de trois ordres de réquisition émanant de cette autorité, et expose les conditions de paiement de ce matériel.

Vous voudrez bien apprécier si, comme le suggère M. l'Ingénieur en chef à la fin de son rapport, il ne conviendrait pas de faire un placement des sommes que le Département va encaisser du fait des réquisitions dont il a été frappé.

Rapport de M. l'ingénieur en chef

« Le département de Tarn-et-Garonne a été durement atteint par les réquisitions du matériel des tramways.

« Nous donnons ci-après le détail du matériel livré à l'autorité militaire suivant trois ordres de réquisition notifiés à M. le Préfet représentant le Département.

« 1° Matériel fixe de la voie et matériel assimilé :

- Traverses en pin : 60 928
- Traverses en chêne : 12 372
- Rails : 1 599 t. 937
- Éclisses : 43 t. 297
- Tire-fonds : 52 t. 334
- Boulons : 7 t. 286
- Appareils à deux voies : 12
- Appareils à trois voies : 2
- Plaques tournantes : 3
- Motopompes : 3
- Grue roulante de 5 t. : 1

« Le coût de ce matériel, en appliquant les prix de la série, ressort à 679.873 fr. 67,

2° Matériel roulant :

- Locomotives : 2
- Wagons-tombereaux : 30

« La valeur de ce matériel, d'après les prix de la série, est de 164.000 fr.

« Un décret du 25 novembre 1915 a fixé les conditions de paiement des réquisitions en ce qui concerne le matériel roulant.

« Ce paiement affecte la forme d'une indemnité journalière de location.

« Nous résumons ci-après les bases de cette indemnité applicables au matériel fourni par le Tarn-et-Garonne.

« Machines : 8 centimes $\frac{1}{2}$ par jour et par quintal ou fraction de quintal.

« Fourgons et wagons, 1 fr. 40 par jour.

« Sur ces données, le prix global de location du matériel cédé ressortirait mensuellement, savoir :

Pour les mois de 31 jours, à 2.197 90

Pour les mois de 30 jours, à 2.127 »

« Les frais d'entretien sont à la charge de l'Administration de la Guerre.

« Les détériorations survenues au matériel par suite d'accident ou de mauvais entretien et ne résultant pas de l'usure normale, sont à la charge de l'Administration de la Guerre, si elle n'a formulé aucune réserve sur l'état du matériel au moment où elle en a pris livraison.

« Le décret donne ensuite le détail des détériorations qu'il y a lieu de considérer comme usure normale ou résultant d'avaries.

« En ce qui concerne le matériel fixe de la voie, il ne s'agit pas d'une location, mais d'une cession définitive. Il n'en est pas fait mention dans le décret précité.

« Il s'agira donc d'une réquisition ordinaire comportant le paiement au Département de la valeur du matériel livré d'après les prix qui seront fixés par l'autorité militaire.

« Le commandant de la 10^e section de chemins de fer de campagne a récemment demandé à M. le Préfet copie des réquisitions et inventaires remis par autorité militaire en échange de ce matériel.

Contrairement à ce qui a lieu d'habitude, aucun reçu n'a encore été délivré par l'autorité militaire.

« La Compagnie ayant procédé directement à la livraison du matériel, suivant délégation de M. le Préfet, nous sommes intervenus à plusieurs reprises pour qu'elle réclame ces reçus ou inventaires.

« Nous avons renouvelé cette demande à la suite de la lettre précitée de M. le Commandant de la 10^e section des chemins de fer de campagne.

Nous savons que le directeur local de la Compagnie s'emploie à obtenir ces reçus ou inventaires, ou nous ferons, au besoin, une démarche personnelle.

Dès réception de ces pièces, le dossier sera constitué en vue du paiement au Département de la prestation requise.

Il y aurait lieu, semble-t-il, pour le Conseil général de se préoccuper au cours de sa prochaine session, du point de savoir s'il ne conviendrait pas de faire un placement, en Bons de la Défense Nationale, par exemple, des sommes qu'il va encaisser du fait des réquisitions dont il a été frappé. »

1925

À propos de la gare de Septfonds

Gare de Septfonds M. Bordaries, rapporteur

Au cours de ses travaux, votre commission a eu à examiner les suggestions faites par tous nos collègues sur les lignes qui les intéressent, Elle a enregistré des réclamations qui paraissent, a priori, fondées, mais sur lesquelles nous ne pourrions nous prononcer que sur le rapport du service du contrôle et un examen en Conseil de réseau.

En vue d'améliorer l'exploitation, des transformations, des travaux nous ont paru nécessaires, et nous avons décidé de les étudier afin de soumettre des propositions au Conseil général, en raison des dépenses que leur exécution entraînera.

Cependant, une de ces améliorations a retenu notre attention parce que de son exécution immédiate résulterait aussi un bénéfice immédiat pour l'exploitation : il s'agit de l'agrandissement du hall des marchandises de la gare de Septfonds.

La municipalité de Septfonds et le président de l'Union des fabricants de chapeaux de paille m'ont adressé une lettre demandant que cet agrandissement soit réalisé tout de suite, de manière à ce que les expéditions de la campagne prochaine puissent se faire par le tramway.

Les habitants de Septfonds, il faut le reconnaître, regrettent quelque peu d'avoir une ligne de tramway non utilisée. Ils nous disent : « Si vous, Département, vous consentez à faire ce que nous demandons, nous prenons l'engagement moral d'assurer tout notre trafic par le tramway, non seulement celui des chapeaux de paille, mais tout le trafic commercial de la ville. Il est certain qu'on ne peut pas prévoir d'une manière précise quel sera le résultat de ces engagements ; il est cependant

intéressant d'essayer de transformer cette ligne, qui est largement déficitaire.

On nous demande la construction d'un vaste abri permettant de manutentionner facilement un nombre important de colis, qui pourrait aller jusqu'à 300 par jour à certaines époques. Enfin, il y a actuellement dans cette gare un personnel de fortune et il faudrait que les usagers ne fussent pas dans l'obligation de faire la besogne des employés.

La population souhaiterait aussi que le service journalier d'été soit appliqué à l'année entière, c'est-à-dire qu'il y ait deux trains par jour dans chaque sens. - On doit, semble-t-il, tenter une expérience sur cette ligne qui ne rapporte rien, et la proposition des habitants de Septfonds est, en tous points, intéressante. La question qui se pose est de savoir si le Conseil général veut accepter la dépense, qui s'élèverait de 12 à 15,000 francs, et s'il veut aussi que le second train soit maintenu tout le long de l'année.

Votre commission des transports vous demande d'examiner ces propositions avec la plus grande bienveillance.

- M. Granié. : Je remercie tout d'abord M. Bordaries de sa bienveillance vis-à-vis des populations de Septfonds. Vous avez pu constater, et je n'en suis pas plus fier pour ça, que la ligne Caussade-Caylus était de beaucoup la plus déficitaire. Il y a lieu de s'en étonner, étant donné qu'elle dessert une population industrielle qui a une très grosse importance et qui peut constituer un élément de trafic énorme.

Pourquoi nos tramways n'assurent-ils pas déjà ce trafic ? Il faut le savoir et rechercher les causes de cette désaffection. Les doléances des intéressés sont de deux sortes : - d'abord la situation toute particulière qui est faite à nos industriels, je parle en particulier des chapeliers, mais il y a aussi les autres commerçants. Il n'y a pas d'abri à la gare de Septfonds qui permette de placer les marchandises en sécurité et de les préserver des intempéries. Or, vous connaissez sans doute aussi bien que moi la nature des marchandises employées dans la chapellerie, les pailles exotiques sont fragiles et, cette année, elles ont atteint un prix qui ne permet pas d'avarie ou de mévente.

Tant que nous n'aurons pas fait notre possible pour recevoir ces marchandises d'une manière convenable, nous n'aurons pas de clientèle à Septfonds. Il s'agit de savoir si vous voulez engager la dépense de 12 à 15,000 francs qui vous est demandée. Il est certain que si nous ne donnons pas à ces négociants la certitude que leurs marchandises seront à l'abri, ils préféreront engager des frais supérieurs pour les transporter jusqu'à Caussade avec toutes les précautions nécessaires.

Il y a ensuite ce deuxième point dont vous parlez tout à l'heure M. Bordaries : on désirerait qu'il y ait à la gare de Septfonds un employé compétent et suffisamment renseigné pour pouvoir assurer les expéditions parfois compliquées qui se présenteront, et pour renseigner en même temps les expéditeurs. Sur cette demande aussi, il y a intérêt à prendre une décision favorable.

Sur la question du deuxième train, je m'en rapporte à ce que vous disait M. Bordaries. Je regrette que notre collègue Andrieu ne soit pas là, car il n'hésiterait pas, je crois, sur la nécessité de faire circuler ce deuxième train jusqu'à Caylus.

Si donc vous voulez améliorer l'exploitation, il faut, comme on le disait tout à l'heure, essayer par tous les moyens de donner satisfaction à la clientèle. Je représente une ligne qui est tout à fait déficitaire : ce sera une grande satisfaction pour moi, après le vote que vous allez émettre, de revenir ici avec les résultats constatant une grande amélioration dans l'exploitation de la ligne qui m'intéresse.

M. le Président. — Est-ce que la Compagnie ne doit pas prendre cette construction à sa charge ?

M. Bordaries. — Il s'agit de travaux complémentaires de premier établissement dont le Conseil général sera appelé à inscrire le montant au budget supplémentaire. En adoptant tout de suite ce qui est demandé pour la gare de Septfonds, on adopte du même coup l'inscription au budget supplémentaire de la somme nécessaire.

À la suite des pourparlers que nous avons eus avec M. l'Administrateur-délégué, la Compagnie accepte de faire l'avance de ces travaux, qui lui seront remboursés dès que possible.

M. le Président. — La question est celle-ci : Le Conseil général est invité à dire s'il entend donner satisfaction à la demande des populations de Septfonds et à inscrire au budget additionnel la somme nécessaire pour payer les aménagements demandés.

La commission des transports s'est prononcée dans un sens on ne peut plus favorable. Quelqu'un désire-t-il soutenir la thèse contraire ? Les conclusions de la commission sont adoptées.

La question du second train est une affaire qui relève du Conseil de réseau. C'est une des premières questions dont il aura à s'occuper et nous ne doutons point qu'il apporte à son examen toute l'attention qu'elle mérite.

M. Delthil. — À propos de ce train supplémentaire, il serait peut-être bon de limiter l'opération à une simple expérience, de deux ou trois mois à la suite de laquelle on supprimerait le train si les résultats obtenus n'étaient pas bons.

M. le Président. — Le Conseil de réseau ne manquera pas de tenir compte de l'observation que formule M. Delthil.

1926

Tramways départementaux

Emploi d'automotrices à gazogène - Organisation d'un concours

M. Roques, rapporteur :

Bien que notre Président de la Commission des Transports ne soit pas là, je profite de ce que nous discutons de quelques questions de tramways pour vous entretenir d'une affaire sur laquelle notre Président, M. le sénateur Pottevin, qui est doublé, vous le savez, d'un savant, a bien voulu appeler toute notre attention.

Les difficultés que nous éprouvons pour l'exploitation de notre réseau de tramways n'ont pas échappé aux Pouvoirs publics et notamment à l'Office national des Recherches scientifiques et des Inventions qui se propose d'organiser prochainement un concours auquel seraient conviés tous les constructeurs susceptibles de soumettre des réalisations intéressantes afin de substituer à la traction à vapeur d'autres systèmes plus économiques et notamment les moteurs à gazogène à gaz pauvre.

M. le Préfet a été lui-même informé des projets de l'Office national des Inventions et nous communique le rapport de M. l'Ingénieur en Chef à ce sujet. Il nous demande de vouloir en lui fournir nos suggestions à propos de ce concours et d'engager la possibilité de lui accorder notre aide financière.

Je serai, Messieurs, l'interprète de la Commission des Transports en vous priant d'allouer à l'Office national des Inventions la somme de 1 000 francs pour l'étude qu'il a entreprise.

Suite à nos suggestions, nul mieux que l'Ingénieur en Chef ne pouvait les formuler et nous ne pouvons qu'adopter son rapport.

M. le Président — La Commission des Finances vous répond tout de suite qu'elle accorde les 1.000 francs demandés. Les conclusions de M. Roques sont par conséquent adoptées.

M. le Président - Adopté.

1933

Débat sur les transports en commun (en général) et sur le transfert à la STAM (Société des Transports Auxiliaires du Midi) de l'exploitation du réseau ferroviaire et routier. La convention discutée permet la fermeture de lignes dont celle de Caussade à Caylus au nom de la rentabilité. La desserte sera donc uniquement routière et la convention prévoit le déclassement du réseau (procédure longue), le licenciement du personnel dès que possible et, à terme, la disparition des infrastructures ferroviaires.

Transports en commun

M. le Président. — Nous avons convenu que nous aborderions maintenant la question des transports en commun. Je donne la parole à M. Roques.

Réorganisation des services de transports en commun ;

Avenant à la Convention d'affermage intervenue le 19 décembre 1931, entre le Département de Tarn-et-Garonne et la Société des Transports auxiliaires de la Compagnie du Midi.

M. Roques, rapporteur. — Au cours de votre séance du 3 mai, dernier, dans le désir de soulager les finances départementales, vous avez chargé une commission, nommée à cet effet, d'étudier les modifications que comporte le régime existant de nos transports en commun.

Rapporteur de cette Commission, qui s'est livrée - permettez-moi de le dire - au travail le plus consciencieux et le plus objectif en collaboration continue avec M. le Préfet et M. l'Ingénieur en Chef, nous venons vous rendre compte des constatations qu'elle a faites et des conclusions auxquelles elle aboutit à la presque unanimité de ses membres. Il appartient maintenant au Conseil général de statuer.

I. - Historique.

Le régime existant actuellement est en vigueur depuis le 1er février 1932, mais il avait été institué par vous, après de patientes études, par vos délibérations du 29 octobre 1930, qui furent ensuite naturellement soumises à la procédure d'approbation par décret en Conseil d'État.

L'objectif que vous vous étiez donné alors, c'était d'atténuer le déficit d'exploitation de vos 6 lignes de tramways d'une longueur de 182 kilomètres. Vous constatiez en effet que le déficit brut annuel allait atteindre un ordre de grandeur se rapprochant de 1.800.000 frs, ramené, il est vrai, à 1 million environ par l'effet de l'encaissement de deux sortes de subventions annuelles provenant de l'État. Cette mise au point étant faite, nous raisonnerons, si vous le voulez bien, au cours de ce rapport, sur la base du coût brut. Vous constatiez également — et c'était le point qui vous inquiétait le plus — que ce coût allait croissant suivant une progression augmentant la charge départementale de 150.000 francs de plus en moyenne, à chaque nouvel exercice. D'autre part,

chacun de vous sachant, d'après l'expérience des autres et les rapports d'ingénieurs, que le kilomètre-vapeur coûte en moyenne 12 francs, alors que le kilomètre-auto n'excède pas 4 francs, vous avez cherché à substituer le plus possible le transport sur route au transport sur rail. Sur cette donnée générale comment avez-vous agencé votre réforme ? Le remarquable rapport de notre collègue Augé, le compte rendu de nos séances, nos propres souvenirs enfin nous fixent avec certitude sur les intentions que nous eûmes.

Dès le premier jour de nos conversations de 1930 avec la Société qui est aujourd'hui notre contractante, nous vîmes que le transport des voyageurs pourrait être assuré par des autobus, aux lieux et place des trains, mais qu'aucune innovation en matière de transport des marchandises ne pouvait alors se réaliser à la satisfaction tant des usagers que du Département. Cela étant vous avez scindé le problème : 1° quant aux voyageurs, vous avez traité avec la Société des Transports Auxiliaires du Midi, dite S.T.A. M., chargée d'instaurer en remplacement des trains existants, et sur les mêmes parcours, pour que la desserte des mêmes populations soit assurée, un service d'autobus de moyenne capacité et vous avez traité sur la base du forfait ; 2° Quant aux marchandises, ne recevant pas alors de propositions acceptables pour opérer la substitution des autos au train et n'ayant pas la possibilité de traiter sur la base du forfait (qui n'a pas cessé d'avoir vos préférences), vous avez maintenu un service de trains raréfiés dans la proportion d'environ 75 %, chargeant la même entreprise de l'assurer en régie, pour votre compte.

Ce nouveau régime limité à une durée de moins de cinq ans est entré en application le 1er février 1932. C'est pourquoi en cette année 1933, possédant les résultats d'un exercice entier, vous avez voulu tirer de cette expérience les enseignements qui s'en dégagent.

Vous avez été unanimes à constater que ce nouveau régime avait eu pour effet de mettre un frein à l'ascension annuelle du montant du déficit — premier résultat — et même de ramener le chiffre brut, qui l'exprime, de 1.800.000 francs à 1.500.000 francs. C'est à la fois appréciable et insuffisant. Vous avez voulu procurer à notre budget des allègements autrement profonds, bien que n'ayant pas les mains libres puisque vous êtes liés par les termes de la convention pour 39 mois encore.

C'est ainsi que reprenant l'œuvre commencée en 1930, vous avez voulu maintenir tel quel le régime institué alors en ce qui concerne les voyageurs et modifier, au contraire, celui qui concerne les marchandises. Interrogée, la Société fermière a renégocié avec nous en vue de renoncer au transport, sur rail et en régie desdites marchandises et d'y substituer le transport sur route par camion ou camionnette, assuré désormais moyennant un montant forfaitaire, ainsi que vous l'aviez institué en 1930 quant aux voyageurs. C'est à quoi aboutit l'avenant que nous soumettons aujourd'hui à votre jugement. Il assure l'unité de régime.

Vous aurez à vous demander s'il sauvegarde les droits, les intérêts, les convenances des populations desservies et si, néanmoins, il est profitable aux finances départementales. Il doit être examiné à ce double point de vue.

Votre Commission s'est entourée d'une large documentation, faisant plus particulièrement état des réformes de même ordre, accomplies notamment dans les départements du Lot-et-Garonne, de l'Aude, de la Vienne, de la Marne. C'est l'Ingénieur en Chef de ce dernier département qui a écrit, dans un rapport remarqué, cette sentence : « L'économie à retirer de la substitution de services automobiles aux services ferroviaires est de l'ordre de 55 ».

II. — Où gît l'Économie.

Cette affirmation, qui se place au frontispice de toute innovation en cette matière, a besoin, croyons-nous, d'être justifiée.

Reconnaissons d'abord qu'elle ne s'appliquerait pas aux grandes lignes de chemins de fer, qui conservent toute leur raison d'être et même leur supériorité dès qu'il s'agit de grands trajets, de grandes vitesses ou de gros poids.

Ce n'est que sur les voies ferrées d'intérêt local que le rail ne se défend plus et, — comme le dit le même auteur, — le type classique de la ligne d'intérêt local, c'est la petite ligne de 20 à 30 kilomètres, desservie quotidiennement par deux trains réguliers, ce qui fait des rotations de l'ordre de 80 à 100 kilomètres par jour. Dans ce cas normal, le service annuel comporte une dépense de 8 500 francs environ au kilomètre, dépense qui se décompose ainsi :

Entretien de la voie 4 500

Traction. 1 800

Frais divers. 2 200

Il s'ensuit que notre réseau, avant la réforme entrée en application le 1^{er} février 1932, impliquait de ce chef une charge annuelle pouvant se chiffrer à peu près ainsi : 182 kilomètres x 8.500 francs = 1.547,000 francs, soit en chiffres ronds, un million et demi.

On se rallie à cette démonstration, mais on objecte : « Si vous prenez le parti, comme l'a fait votre convention votée en 1930, de réduire des trois quarts le mouvement des trains, la dépense doit se réduire dans la même proportion. Or, cette conséquence ne se produit pas. Pourquoi ? Parce que tant que le rail subsiste, qu'on en fasse petit ou grand usage, les dépenses les plus importantes subsistent aussi, à savoir : l'entretien de la voie (1^{er} poste) puisqu'il est, pour ainsi dire, indépendant du trafic ; les frais divers (3^e poste) presque invariables. Seul se trouve sensiblement réduit le coût de la traction (2^e poste). D'où il suit que plus le trafic décroît, plus les dépenses fixes, rapportées à l'unité du trafic, augmentent. De là provient l'insuffisance des résultats produits par le premier exercice de notre nouveau régime, entré en application le 1^{er} février 1932.

Par contre, le service par automobiles n'a aucun de ces poids à supporter. On mesure d'avance le prix de revient moyen du kilomètre parcouru ; la charge se limite là, et l'on sait qu'elle est sensiblement moindre que celle du rail, ne serait-ce qu'en raison de la très petite quantité de main-d'œuvre à laquelle il faut recourir.

Là gît l'économie résultant de la substitution d'un mode de transport à l'autre.

III. — La sauvegarde de l'intérêt des populations desservies.

Le problème ne sera résolu que si cette réduction des dépenses ne porte aucune atteinte aux intérêts, droits et convenances des populations jusqu'ici desservies. La solution qui vous est proposée remplit-elle cette condition ? Ceci ne saurait être examiné de trop près.

Il n'est pas question, dans cette recherche, du transport normal des voyageurs qui s'effectue, depuis le 1^{er} février 1932 au moyen de ce qu'on appelle les « autobus départementaux » et qui continuera à s'effectuer dans les mêmes conditions : régime institué par l'article 3b, de la convention du 19 décembre 1931, maintenu sans changement. Il faut, par contre, porter notre investigation sur les moyens de transport qui se substitueront aux tramways réglementés par l'article 3a, de ladite convention. Ce texte devant être abrogé, le jour où vous accepterez nos

propositions, par quoi l'avenant le remplace-t-il ?

D'abord les trains mixtes, qui se chargeaient à intervalles irréguliers de voyageurs, de bagages, de marchandises de grande vitesse céderont la place à des autobus de grande capacité mis en circulation les jours d'affluence (foires, certains marchés, etc.). On peut prévoir que la Compagnie fermière s'ingéniera à satisfaire cette clientèle.

Ensuite, en matière de marchandises de petite vitesse, le rôle des tramways sera assumé désormais par un service de camions ou de camionnettes suivant l'importance des besoins. Déjà les autobus peuvent transporter certaines de ces marchandises.

Ils sont tous outillés à cet effet. Mais les marchandises de gros tonnage (engrais, charbons, céréales, etc.) auront à leur disposition les camions et camionnettes que la Société s'engage à mettre en marche chaque fois qu'une demande en sera formulée ou qu'un besoin s'en fera sentir.

Ce service sera-t-il régulier, à jour et à date fixes ? Non, parce que l'on n'a pas voulu donner le spectacle de voitures lourdes parcourant les routes, même quand elles sont vides à l'aller et au retour. Il y aurait eu là une dépense trop manifestement superflue. Du moins, elles seront mises en circulation chaque fois qu'un transport consistant devra être fait et, en tout cas, assez souvent pour que le public ait la garantie que les délais de livraison, tels qu'ils découlent déjà du cahier des charges actuel, sont observés. Tout expéditeur, tout destinataire, même isolé, saura que, demain comme hier, toutes marchandises envoyées ou attendues par lui seront livrées sans retard.

Si l'on veut bien retenir qu'il est prévu une intensification sur la ligne de Montauban à Molières pendant la période des primeurs, et également sur la ligne de Montauban-Monclar tous les jeudis jours de marché, une navette quotidienne entre Caussade et Septfonds, une prise et livraison à domicile des matières pondéreuses, on estimera que les populations desservies ne perdront pas au change. Nous mettons à leur disposition des moyens de transport au, moins égaux à ceux qui existent. Leur intérêt méritait, à bien des titres, d'être sauvegardé : nous croyons qu'il l'est.

IV. — Motifs de la réforme.

Votre Commission n'a adhéré à la réforme qu'après qu'elle a jugé remplies les conditions fondamentales, à savoir : alléger sensiblement le budget, donc les contribuables, sans porter atteinte aux besoins et aux convenances des usagers de la voie ferrée.

Les tramways vont terminer leur carrière qui dura un quart de siècle. En supplantant la diligence, en rendant à une partie de la population tam-et-garonnaise des services incontestables, en secondant la tâche des agriculteurs, ils ont rempli, dans le passé, un rôle utile. Comme le dit l'Ingénieur en Chef de la Marne, ils s'effacent devant un moyen meilleur et plus adéquat : c'est la conséquence des lois de l'évolution économique.

Ils sont comme « un vieux serviteur mis à la retraite ».

V. — Les transporteurs locaux.

La question s'est posée de savoir si cette réforme ne pouvait pas se réaliser au moyen des entreprises locales des transports.

Elles auraient eu, tout naturellement, nos préférences, mais jusqu'ici il n'a pas été possible, à notre regret, de les accueillir comme contractantes directes du Département. En 1930, lors du changement de régime qui fut voté, des obstacles insurmontables nous empêchèrent, vous vous le rappelez, de retenir l'idée de traiter avec elles ; or, l'avenant que nous allons signer si vous approuvez nos propositions, ne change, ni

n'abrège la durée de la convention adoptée alors et qui s'étend jusqu'au 31 décembre 1936. C'est ainsi que nous nous trouvons liés jusqu'à cette date.

Nous avons du moins veillé à ce que les transporteurs locaux ne fussent ni laissés complètement de côté, ni atteints par les innovations que nous vous recommandons.

Nous voulons croire que, si en 1935, en vue du régime à instaurer pour le 1er janvier 1937, nous adressons aux entreprises locales un appel d'offres, elles se mettront utilement sur les rangs. Nos sympathies sont acquises d'avance, sans exclusivisme, à l'industrie tarn-et-garonnaise.

VI. — Perspectives d'avenir.

Il y aurait témérité à prévoir dès aujourd'hui l'orientation que vous prendrez à cette date prochaine, quand le Département sera dégagé de ses obligations.

Assurément la solution idéale serait alors de s'en remettre à l'initiative privée pour qu'elle organise d'elle-même des services de transports par autobus sur tous les points du territoire et pour qu'elle les exploite sans notre aide. C'est là qu'en arrive le département de la Vienne à la suite du rapport Raoul Péret de juillet dernier. C'est aussi le régime que paraît vouloir instaurer l'Aude, à l'expiration de son contrat de concession. À notre dernière session il a été préconisé avec chaleur par un de nos collègues, membre de la Commission. Ce serait le plus profitable à nos finances départementales.

Le jugerez-vous applicable ? Il pourrait advenir alors que certaines communes éloignées, peu peuplées, fussent délaissées par les entreprises privées et que leur population fût lésée.

Or, nous nous devons au même degré à tous les groupements d'habitants du département.

Ce régime, théoriquement le meilleur, où la liberté se suffit à elle-même, pourrait, à l'usage, faire apparaître un inconvénient que signale un de nos collègues, membre du Parlement, et qui serait le suivant : les entreprises de transport, dominées par leur intérêt particulier, pourraient en arriver à donner au parcours fixé par elles comme but ou point de direction, le chef-lieu de tel ou tel département voisin, principalement la capitale de la région. Ce jour-là, toute la population de nos cantons de la périphérie serait entraînée hors de notre département vers ces pôles d'attraction. Par un ricochet direct nos villes tarn-et-garonnaises en seraient toutes atteintes. Ce péril éventuel ne devra pas être perdu de vue.

Nous nous bornons aujourd'hui à provoquer vos méditations sur le problème qui se posera à vous en 1935.

VII. — Commentaire des articles de l'avenant.

L'avenant, qui vous est soumis, a été rédigé suivant le plan qu'avaient suivi les rédacteurs de la convention de 1930 et du cahier des charges qui l'accompagne.

Nous nous bornerons à commenter ci-dessous les articles qui retiendront plus particulièrement votre attention.

A. — Licenciement du personnel — L'article 11 prévoit la conséquence qu'aura l'adoption du nouveau régime, à savoir :

- le licenciement du personnel. Il est bien évident que l'abandon provisoire, puis définitif, de la voie ferrée entraîne la disparition des emplois divers qui existaient soit pour la traction, soit pour l'entretien des lignes, soit pour tous travaux s'y rapportant.

Le texte précité indique les dispositions qui ont été prises au profit du personnel.

D'abord, il est bien entendu que ce licenciement n'aura aucun caractère précipité.

Ensuite, il est stipulé que la Société fermière recrutera de préférence et si c'est possible, le petit nombre d'agents dont elle aura besoin parmi le personnel.

Enfin et surtout, le Département entend procéder à ce licenciement suivant la méthode mise en pratique par lui au début de 1932, nous voulons dire dans un esprit de justice et d'humanité. Il se conformera au règlement qui protège le personnel et même il se montrera plus large que ne l'y obligent les prescriptions de ce texte. Il veillera non seulement à ce qu'aucun droit ne soit lésé, mais encore à ce qu'aucun titre ne soit méconnu.

Le personnel sait, notamment par l'expérience faite au début de 1932, les sentiments qui animent le Conseil général et l'Administration.

B. - Tarifs.

Le barème des tarifs appliqué pour l'exploitation des tramways est maintenu dans son intégralité.

En vous proposant cette mesure, votre Commission a eu conscience du sacrifice qu'elle demande au Département au profit des usagers des transports en commun, car il est manifeste que ces tarifs sont notoirement inférieurs aux tarifs commerciaux, qu'ils sont établis sensiblement au-dessous du prix de revient.

Votre Commission estime que ce sacrifice est justifié, que notre population agricole ou commerciale, accablée d'impôts, doit trouver des conditions avantageuses dans un service public établi pour elle. Ce n'est pas parce que ces usagers sont privés de la proximité des grandes voies de chemin de fer d'intérêt général qu'on ne doit pas prendre soin de leur intérêt.

C. — Conditions d'expédition.

Il est superflu de rappeler que ces conditions restent les mêmes. Ainsi il sera toujours possible au public d'expédier d'un point quelconque du réseau départemental directement à toute gare de chemin de fer, ces colis et marchandises.

C'est là une facilité qui est très appréciée notamment par les industriels tarn-et-garonnais.

Ils sauront que les correspondants de la Société fermière ont mandat de procéder à ces expéditions de cette manière, en leur évitant tout dérangement.

D.— Transport des bestiaux.

L'avenant qui vous est soumis ne vise pas cette question parce que votre Commission, dominée par un esprit d'économie, n'a pas voulu prévoir une dépense supplémentaire pour assurer ledit transport des bestiaux.

Mais elle ne s'en est pas moins préoccupée de pourvoir à ce besoin d'une partie de la population. Elle a pris acte de la promesse que lui a faite la Société fermière de se prêter à ce transport des bestiaux par des véhicules spéciaux, sans se lier par une tarification trop inférieure au prix courant, mais sans dépasser, néanmoins, un cours normal.

Vous pouvez obtenir d'elle une confirmation de cette déclaration et vous apprécierez si elle suffit, ou non, pour donner tout apaisement aux usagers.

Porte-parole de la Commission, je me borne à vous faire connaître ses intentions. À vous de statuer.

Conclusion

Nous bornerons là l'analyse des articles de l'Avenant qui vous est soumis.

Si vous comparez les chiffres prévus et ceux qu'a produits en 1932 le régime existant, vous constatez que la réforme aboutit non seulement à supprimer tout aléa pour le département, mais encore à lui procurer une économie de 720.000 frs environ par an. Nous arrivons à réduire au minimum la charge de ce service public.

Cependant, nous croyons avoir sauvegardé pleinement les droits, les convenances et intérêts des populations actuellement desservies. Nous n'avons jamais oublié que ces populations, composées d'agriculteurs, de commerçants et industriels, constituent la force la plus utile du pays, celle dont l'effort se renouvelle chaque jour, sans trêve. C'est grâce à ces populations qu'on fait face aux crises et qu'on les surmonte. Nous aurons rempli notre tâche si, dans la mesure de nos moyens, nous les avons utilement défendues.

M. le Président. — Messieurs, le débat est ouvert.

M. Presseq. — Messieurs, je me bornerai à une très brève déclaration.

Je me suis rallié aux conclusions de la commission et je les voterai. Pourquoi ?

D'abord parce qu'elles consacrent la disparition, à brève échéance, des tramways qui étaient devenus archaïques, ruineux même et qui ne répondaient plus aux besoins des populations.

Ensuite parce que l'avenant qui nous est proposé nous apporte pour les trois années à venir, un allègement budgétaire appréciable de l'ordre de 800.000 francs l'an environ. C'est une compression qui doit être suivie d'autres compressions.

Cela dit, si nous envisageons l'avenir, comme le rapporteur nous y a invités, j'espère fermement qu'à l'expiration du contrat, le 1^{er} janvier 1937, quand nous aurons les mains libres, il nous suffira de nous en remettre à l'initiative privée, pour que les transports soient assurés sans notre aide, sans notre concours pécuniaire.

C'est d'ailleurs ce que vient de faire le département de la Vienne, c'est ce que va faire le département de l'Aude. C'est la cause que je plaiderai devant vous le moment venu.

M. Benet. — Je me rallie aux paroles que vient de prononcer M. Presseq. J'avais voté, comme lui, la suppression pure et simple des tramways. Je voterai l'avenant qui nous est présenté.

M. Veyriac. — Je suis d'autant plus heureux de voir disparaître les tramways qu'il y a une douzaine d'années j'étais le seul à voter leur suppression. Je suis heureux aujourd'hui de cette réalisation qui nous donne satisfaction.

M. Cabrit. — Messieurs, si je me rallie aux propositions de la Commission, ce n'est pas parce qu'on supprime le tramway.

Comme l'ont dit quelques-uns de mes collègues, je ne peux pas oublier que le tramway a rendu de très grands services puisqu'à l'époque où il fut créé la plupart des régions du département étaient mal desservies. Lorsqu'on a donné à ces populations déshéritées un moyen de transport comme le tramway, elles ont été très heureuses.

Si je me rallie, encore une fois, aux propositions de la Commission, ce n'est pas parce que le tramway n'a pas rendu des services, mais je m'y rallie parce que la preuve est faite qu'on a donné aux populations un autre moyen de locomotion qui présente les mêmes avantages, les mêmes commodités sans qu'il en coûte plus cher au département.

Dans ces conditions, j'accepte pleinement les propositions de la Commission.

M. Latapie. — Je m'associe aux paroles que vient de prononcer M. Cabrit, puisque tous les deux nous avons l'honneur de représenter la même région. Je ne dirai pas, comme le disait tout à l'heure M. Veyriac, que je suis très heureux de la suppression du tramway, que cette suppression était demandée depuis douze ans ; à cette époque, j'aurais voté encore le maintien des tramways parce que le problème des transports n'était pas, il y a douze ans, ce qu'il est aujourd'hui.

Il faut marcher avec son temps ; ce qui était vrai hier ne l'est pas aujourd'hui ; nous ne savons pas ce que nous serons obligés de faire demain. En raison de la situation budgétaire du département, si nous tenons compte des services rendus par les tramways, des services rendus demain par les automobiles, les intérêts de nos populations seront entièrement sauvegardés, c'est pour cela que je me rallie aux propositions de la Commission et que je les voterai.

M. Granié. — Après l'intervention de notre collègue Presseq à notre dernière session, une étude a dû être faite et la Commission y a procédé avec un soin minutieux ; je crois que je serai l'interprète de l'Assemblée départementale en adressant à ceux qui ont bien voulu travailler avec tant d'ardeur à cette question qui passionnait nos populations, à l'Administration, qui a collaboré avec eux d'une façon totale, en leur adressant, dis-je, tous nos remerciements.

Il m'apparaît que nous devons à notre collègue Roques une gratitude particulière pour son travail et le rapport lumineux par lequel il a exprimé les décisions de la Commission.

M. Delthil. — Je n'ajouterai qu'un mot pour dire combien nous avons apprécié le rapport si clair de M. Roques.

Je ne crois pas, mon cher Préfet, que nous puissions dire ce que nous ferons dans trois ans, ce serait décourager une Société concessionnaire à laquelle nous allons demander de bien faire.

Je lui ai dit en Commission des choses désagréables ; je lui ai dit que nous allions voir ce qu'elle ferait et que l'avenir, nous le réservions complètement.

Il faut qu'il soit entendu que nous sommes tous d'accord pour voter le projet de cette Commission qui a fait tant de choses, mais il faut qu'il soit bien entendu que l'avenir est page blanche et que dans trois ans, le Conseil général n'étant retenu par rien, statuera au mieux des intérêts des populations et du département.

Ce que nous avons à défendre avant tout c'est l'intérêt du département. Comme le faisait remarquer M. Roques, l'intérêt du département, l'intérêt du pays, ce sont de gros problèmes.

Nous arriverons donc avec une page blanche. Il faut que nous puissions y écrire nos nouvelles décisions et je suis persuadé que nous les écrivons en sauvegardant l'intérêt général.

M. Bourgeat. — Je ne veux pas ne pas dire que je vote avec plaisir la décision qui va être prise. Je n'avais pas l'honneur de faire partie du Conseil général lorsque les tramways furent votés, mais comme mon collègue Latapie, j'ai pu apprécier les services considérables qu'ils ont rendus dans la région de Valence, absolument déshéritée.

Aujourd'hui, devant l'économie énorme qui répond quand même au désir des populations, je suis heureux de voter ce projet parce que je m'associe pour une faible part aux compressions qu'il paraît utile de faire. Je m'en réjouis, d'autant plus que le rapport de notre collègue nous donne l'assurance que nos populations vont être desservies avec des avantages, au moins égaux, si ce n'est supérieurs, à ceux qui leur étaient assurés par les tramways.

M. Laparre. — Je vois que chacun donne son appréciation sur le régime nouveau. Je nie vois donc obligé d'y apporter une note de plus et bien que n'étant pas complètement partisan du système voté, je donne mon acceptation, mais avec cette explication qu'à l'expiration de ce contrat on fasse table rase de ce qui existe et qu'on établisse une carte nouvelle des transports en commun dans le Tarn-et-Garonne.

M. Bordaries. — Notre collègue Granié m'a devancé pour adresser ses félicitations et vous engager à les adresser vous-

même aux membres de la Commission que j'ai eu l'honneur de présider. Cette Commission s'est mise à l'ouvrage de tout cœur.

Elle avait reçu le mandat de tenir compte des besoins de nos populations et de l'état de nos finances. Elle s'est efforcée également de concilier deux choses : donner satisfaction aux populations, actuellement desservies par le tramway et ménager les deniers des contribuables.

Je crois que la Commission qui a travaillé d'arrache-pied, qui s'est réunie bien des fois, a suivi les directives que vous lui aviez données. Elle a travaillé avec l'appui de M. le Président du Conseil général et de M. le Préfet, qui ne lui ont pas marchandé leur concours et auxquels nous devons être reconnaissants car nous avons abouti au but que nous poursuivions, à savoir : satisfaire nos populations. Nous y avons pleinement réussi, nous avons même réalisé un progrès. Or, en la circonstance, comme toujours d'ailleurs, le progrès est lent à fournir, il faut qu'il soit méthodique s'il veut rester le progrès.

Après les pataches sont venus les tramways, je suis un des derniers survivants de leur création et je puis dire qu'à cette époque le tramway était réclamé, non pas seulement par ceux qui pouvaient en bénéficier, mais par toutes nos populations rurales et qu'il a été accueilli par elles, qu'on le veuille ou non, avec beaucoup de joie.

Puis, avec le progrès, l'autobus, le camion sont venus, ont supplanté la patache, ils sont venus rendre des services, de telle sorte qu'il est apparu qu'un nouveau mode de transport s'imposait. Il est apparu aussi que le fonctionnement des tramways devenait de plus en plus coûteux parce que bien des événements se sont produits depuis lors. Il y a eu le petit incident de la guerre et ses conséquences désastreuses parce qu'il a fallu payer cinq fois plus notre personnel, payer cinq fois plus le matériel, de telle sorte que nous avons dit : « il faut essayer de réagir ». Nous avons essayé de réagir et le but est atteint. Nous avons économisé il y a trois ans en traitant avec la S.T.A.M., une somme qui se chiffrait à 400.000 francs. Par le nouveau système que nous établissons maintenant nous allons savoir exactement à quoi nous en tenir, nous allons dépenser une somme fixe. Par conséquent, comme le disait notre rapporteur, pas d'aléa ; jusqu'ici les dépenses s'élevaient de plus en plus, tout devenait de plus en plus cher et notre budget supportait mal cette surcharge de dépenses.

Tels sont, Messieurs, les résultats auxquels nous avons abouti.

La Commission, je le répète, s'est livrée de tout cœur à l'étude de cette réorganisation ; elle l'a solutionnée de la façon que vous connaissez. Nous espérons qu'il y aura unanimité sur cette question qui a fait couler des flots d'encre pendant de longues années et qui se termine par l'unanimité du vote de votre Assemblée.

Je ne veux pas me rasseoir sans adresser des compliments à notre distingué rapporteur qui, comme tous les membres de la Commission, s'est efforcé de faire au mieux et qui a étudié cette question avec toute sa compétence. Nos efforts conjugués nous permettent aujourd'hui de donner satisfaction aux populations desservies et, également, aux contribuables de Tarn-et-Garonne.

M. le Président. — Si vous le voulez, cette discussion générale étant close, nous allons aborder les articles de l'avenant un par un, nous ouvrirons ensuite le débat sur chaque article et le vote sur chaque article.

M. Roques. — Nous avons discuté le texte en commission plénière ; je crois que, pour gagner du temps, nous pourrions autoriser M. le Préfet à signer l'avenant dont nous connaissons toutes les parties.

M. le Président. — C'est une procédure possible, mais je devais indiquer l'autre, pour permettre à chacun des membres

de l'Assemblée d'émettre son opinion. Il serait bon cependant que M. le Rapporteur nous donnât lecture de l'avenant.

Avenant à la convention d'affermage

intervenue le 19 décembre 1931 entre le département de Tarn-et-Garonne et la Société des Transports Auxiliaires des Chemins de Fer du Midi (S.T.A.M.).

M. Roques. — Je vais donc vous donner lecture du projet d'avenant : Entre M. Georges Malick, Préfet du Département de Tarn-et-Garonne, agissant au nom du Département, en vertu de la délibération du Conseil général, en date du 3 octobre 1933.

D'une part.

Et M. Gufflet, Administrateur-délégué de la Société des Transports Auxiliaires des Chemins de Fer du Midi (S.T.A.M.), dont le siège est à Paris, 54, boulevard Haussmann, agissant au nom et pour le compte de cette Société, en vertu d'une délibération du Conseil d'administration en date du 22 janvier 1932.

D'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

I. - Convention d'affermage.

Article premier - Le présent avenant a pour objet de définir les modifications apportées à la convention d'affermage du réseau des voies ferrées d'intérêt local de Tarn-et-Garonne, intervenue entre le Département de Tarn-et-Garonne et la S.T.A.M. le 19 décembre 1931 et au cahier des charges y annexé, pour tenir compte de la décision prise par le Conseil général, après accord avec la S.T.A.M. de substituer, pour la desserte des mêmes localités que précédemment, au mode actuel d'exploitation par voie ferrée et par autobus, un mode d'exploitation nouveau comportant uniquement des véhicules automobiles sur route.

Article 2 Le paragraphe a) de l'article : est modifié comme suit : a) Voie ferrée.

Le transport des marchandises de petite vitesse, prévu actuellement par voie ferrée, sera assuré par des véhicules automobiles sur route. Il en sera de même du transport de l'excédent des marchandises de grande vitesse, autres que les bagages, qui n'auraient pu être acheminées par les Services d'autobus comme il sera dit ci-après. Tous les frais d'organisation et de fonctionnement de ces services, toutes les dépenses entraînées par l'exécution des règlements intervenus ou à intervenir, toutes les indemnités, quelle qu'en soit la cause, tous les impôts spéciaux établis par l'Etat sur ces transports, seront supportés par la S.T.A.M. sans aucun recours contre le Département.

La S.T.A.M. aura l'obligation de contracter des assurances garantissant : 1° Contre les risques d'accidents, le personnel d'exploitation de ces services et les tiers circulant ; 2° Contre les risques d'incendie, les marchandises sur camions ou en dépôt dans ses bureaux, ainsi que les locaux, le mobilier et les wagons qu'elle demandera au département de laisser à sa disposition.

Toutes les recettes afférentes au transport des marchandises ainsi que, le cas échéant, les recettes accessoires à ces transports appartiendront à la S.T.A.M. Pour couvrir la S.T.A.M. de l'insuffisance de ses recettes par rapport aux dépenses nécessitées par l'exploitation des services de transport des marchandises, le Département lui allouera une subvention annuelle et forfaitaire de quatre cent cinquante-cinq mille francs (455.000 francs), comprenant vingt mille francs (20.000 frs.) pour les services de remplacement des trains mixtes.

Article 3

Le quatrième alinéa du paragraphe b) de l'article 3 est modifié comme suit : toutes les recettes afférentes au transport par autobus des voyageurs, des bagages et des marchandises appartiendront à la S.T.A. M. Il en sera de même des recettes accessoires à ces transports, telles que les recettes de publicité et les rémunérations du Service des Postes.

Article 4 - L'avant-dernier alinéa de l'article 3 est annulé.

Article 5 - L'article 6 de la convention est annulé.

Article 6 L'article 7 de la convention est remplacé comme suit : « Il ne sera pas produit de compte d'exploitation, mais le fermier devra tenir à jour les renseignements statistiques permettant au Service du Contrôle de se rendre compte du mouvement des voyageurs et des marchandises et des recettes correspondantes sur chaque ligne du réseau.

Ces renseignements statistiques feront l'objet d'états mensuels dont le modèle sera arrêté par le Service du Contrôle, sur proposition du fermier.

Article 7 L'article 8 de la convention est modifié comme suit : Dans le cas où les conditions économiques actuelles subiraient une modification sensible, le département et la S.T.A.M. se mettraient d'accord pour modifier, dans la même mesure, les tarifs, ainsi que les subventions prévues à l'article 3 de la convention.

Article 8 L'article 9 de la convention est modifié comme suit : L'exercice sera compté du 1er janvier au 31 décembre.

Les subventions prévues par l'article 3 de la convention d'affermage, modifié comme il a été dit ci-dessus, seront payées par le département à la S.T.A. M. par fractions mensuelles d'égale importance. Le versement en sera effectué, à terme échu, au plus tard le 15 de chaque mois pour le mois précédent.

Passé cette date, le département paiera à la S.T.A. M. un intérêt de retard calculé à raison de 6 par année.

Article 9 Le deuxième alinéa de l'art. 10 de la convention est annulé.

Le troisième alinéa du même article est modifié comme suit : L'affermage ne pourra être cédé par la S.T.A. M. à un tiers qu'avec l'approbation préalable du Département. Il est spécifié toutefois que la S.T.A.M. a la faculté de faire assurer tout ou partie des services qui lui sont confiés par des entrepreneurs locaux, étant entendu qu'elle conservera la direction, le contrôle et la surveillance de ces services, et qu'elle restera responsable de leur exécution.

Article 10 La S.T.A. M. est autorisée à licencier le personnel affecté à l'exploitation du réseau ferré.

Les indemnités de licenciement à payer à ce personnel seront à la charge exclusive du Département.

Pour l'exploitation des services automobiles, la S. T. A. M. recrutera de préférence, parmi le personnel licencié des voies ferrées, les agents, dont l'utilisation lui paraîtra possible.

Article 11 Toutes les dépenses qui pourraient incomber à la S.T.A. M. par le fait d'obligations antérieures, contractées envers le personnel ou envers les tiers, et relatives à l'exploitation par voie ferrée, lui seront intégralement remboursées par le Département.

Il en sera de même des impôts et dépenses de toute nature qui seraient la conséquence du maintien en affermage à la S. T. A. M. de toutes les installations fixes ou mobiles et de tous les objets spécialement affectés à l'exploitation par voie ferrée, notamment des dépenses que la S.T.A. M. pourrait avoir à déboursier pour le paiement des assurances en cours ou à

venir, exception faite des assurances prévues à l'article 2, ainsi que la garde, l'entretien, la réparation ou la modification des voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, - grues hydrauliques, bâtiments des gares et stations, remises, ateliers, dépôts, maisons de garde, barrières et clôtures, matériel roulant, mobilier et outillage des gares, stations et ateliers, etc., étant entendu qu'aucune de ces dépenses ne devra être engagée par la S.T.A. M. sans une autorisation du Service du Contrôle.

Article 12 Si l'exploitation, par voie ferrée est reprise avant l'expiration de la convention d'affermage, les frais nécessités pour remettre les voies, bâtiments et installations dans l'état où ils se trouvent actuellement seront supportés intégralement par le département sans être compris dans le compte d'exploitation.

Article 13 Pour le cas où l'abandon de la voie ferrée deviendrait définitif par le déclassement du réseau, la S.T.A.M. s'engage à prêter son concours au Département pour faciliter la liquidation du matériel fixe et roulant et de l'outillage.

II. — Cahier des charges.

Article 14 L'article 29, § 1er, est modifié comme suit : Par dérogation à l'article 11 ci-dessus, l'entretien des voies ferrées dans les parties accessibles aux voitures ordinaires sera assuré par le Département.

Article 15 Tous les services de la voie ferrée seront provisoirement suspendus. En conséquence, les dispositions du Cahier des Charges contenues dans les articles 31, 32, 32 bis, 32 ter, 39, 42, 43, 45, 53, 54, 55, 56, 57, 61, cesseront provisoirement d'être appliquées en ce qu'elles ont de spécial se rapportant à l'exploitation de cette voie ferrée. En ce qui concerne les articles 41 et 49, ils sont modifiés comme il est dit ci-après : Article 16 L'article 41 est modifié comme suit : 1° Tarif par tête et par kilomètre : Supprimé, sauf en ce qui concerne les dispositions relatives au transport des enfants, des mutilés et réformés de guerre, mutilés du travail, familles nombreuses, billets d'aller et retour, qui restent applicables aux transports effectués par voitures automobiles comme il est dit à l'article 82 du Cahier des Charges.

2° Tarif par tonne et par kilomètre : Le tarif par wagon complet de 8 tonnes ne devant contenir qu'une seule nature de marchandises est supprimé.

3° Voitures et matériel roulant par pièce et par kilomètre : Supprimé.

4° Service des pompes funèbres et transport des cercueils : Supprimé.

Article 17 Par dérogation à l'article 49, les délais d'expédition et de livraison seront augmentés d'un jour pour tout colis, taxé aux conditions des tarifs des marchandises à grande vitesse ou des marchandises de détail à petite vitesse, pesant plus de cent vingt (120) kilogrammes ou ne pouvant, par suite de son encombrement, être chargé dans le compartiment spécial des voitures à voyageurs.

Article 18 L'article 70 est modifié comme suit : Les articles ci-après du présent Cahier des Charges, numérotés de 71 à 97, traitent spécialement du transport des voyageurs, bagages et marchandises à grande et à petite vitesse par véhicules automobiles sur route. Ils sont calqués sur les articles 1 à 27 du Cahier des Charges type applicable aux services publics réguliers de transports par automobiles.

Article 19 L'article 71 est modifié comme suit : Des services pour le transport des voyageurs, bagages, et marchandises à grande et à petite vitesse seront assurés par véhicules automobiles sur route, sur les lignes définies ci-après - (page suivante).

Origine	Terminus	Principales localités desservies
Montauban.....	Verdun.....	Montbeton, Lacourt, Montech, Bourret, Mas-Grenier.
Montauban.....	Molières.....	Villemade, Lafrançaise.
Montauban.....	Monclar.....	St-Nauphary, Bonrepos, St-Caprais, La Salvetal.
Castelsarrasin.....	Lavit.....	St-Aignan, Castelmayran, St-Nicolas de la Grave, Caumont.
Caussade.....	Caylus.....	Septfonds.
Valence.....	Montaigu.....	La Lande, Castelsagrat, Brassac, Bourg-de-Visa, Roquecor.

Article 20

L'article 74 est modifié comme suit : Le matériel comprendra au moins :

- 1° Six voitures pouvant porter 15 voyageurs et 500 kg de colis ;
- Deux voitures de réserve du même type.
- 2° Six camions d'une charge utile de 5 tonnes.
- Deux camions de réserve du même type.

Les voitures à voyageurs seront munies d'une galerie supérieure, ainsi que d'un compartiment spécial, d'un volume de 3 m³ (trois mètres cubes), pour le transport des bagages et des colis. Les dispositions générales des véhicules seront agréées par le Préfet, ainsi que les modifications qui leur seraient apportées en cours d'exploitation.

Le matériel sera constitué de façon que la charge d'un essieu ne dépasse pas quatre mille kilogrammes (4 000 kgs) pour les voitures et cinq mille kilogrammes (5 000 kg) pour les camions et que le poids par centimètre de largeur de jante ne dépasse pas cent cinquante kilogrammes (150 kg).

Les roues seront munies de bandages en caoutchouc ou de tous autres bandages qui seront reconnus par le Préfet présenter une élasticité suffisante.

Article 21

L'article 79 est modifié comme suit : Les bureaux de l'exploitation seront installés à Montauban.

Les points d'arrêts obligatoires ou facultatifs seront fixés par arrêtés préfectoraux.

Dans les localités ci-après, le fermier sera tenu d'avoir des correspondants pour le Service des voyageurs et pour celui des marchandises à grande ou petite vitesse. Il devra y organiser un local clos et couvert pour le dépôt de ses marchandises.

Lignes	Localités pourvues d'un correspondant
Montauban à Verdun	Montbeton, Lacourt-Saint-Pierre, Montech, Bourret, Mas-Grenier et Verdun.
Montauban à Molières ...	Villemade, Lafrançaise, Vazerac, et Molières.
Montauban à Monclar	Le Carrayrat, Saint-Nauphary, Saint-Caprais, La Salvetal et Monclar.
Castelsarrasin à Lavit	Castelsarrasin, Castelmayran, Saint-Nicolas de la Grave, Caumont et Lavit.
Caussade à Caylus	Caussade et Septfonds.
Valence à Montaigu	Valence, Saint-Paul d'Espis, Castelsagrat, Brassac, Bourg de Visa, Lacourt, Roquecor et Montaigu.

Article 22

L'article 80 est modifié comme suit :

1° Transport des voyageurs et des bagages.

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits journalièrement est fixé ainsi qu'il suit :-

En outre, il sera effectué les voyages supplémentaires suivants :

Le fermier aura toutefois le droit de supprimer les voyages supplémentaires prévus ci-dessus à condition, les jours où ils doivent avoir lieu, de remplacer, par une voiture de 30 à 40 places, la voiture de 15 places affectée au service journalier.

Désignation de la ligne	Nombre de Voyages	
	Aller	Retour
Montauban à Verdun	2	2
Montauban à Molières	2	2
Montauban à Monclar	2	2
Castelsarrasin à Lavit	2	2
Caussade à Caylus	1	1
Valence à Montaigu	1	1

En outre, si l'expérience montre l'inutilité de certains de ces voyages supplémentaires, ils seront supprimés par arrêté préfectoral rendu sur la proposition du fermier.

Lignes	Voyages supplémentaires
Montauban à Verdun	Un aller et un retour entre Verdun et Montauban, les jours de foire à Montauban.
Montauban à Molières ...	Un aller et un retour entre Molières et Montauban, les samedis et jours de foire à Montauban.
Montauban à Monclar	Un aller et un retour entre Montauban et Monclar les jeudis, samedis et jours de foire à Montauban et à Monclar.
Castelsarrasin à Lavit ...	Un aller et un retour entre Caumont et Lavit les jours de foire à Lavit, pendant les mois de septembre à janvier inclus.
Caussade à Caylus	Un aller et un retour entre Caussade et Caylus les jours de foire à Caylus.
Valence à Montaigu	Un aller et un retour entre Montaigu et Valence les mardis et jours de foire à Valence. — Un aller et un retour entre Valence et Bourg de Visa, les jours de foire à Bourg de Visa, du 1 ^{er} octobre au 30 avril.

2° Transport des marchandises à grande et à petite vitesse, Le fermier mettra en marche les camions automobiles qu'il jugera nécessaires pour le transport des marchandises de grande et petite vitesse. Il aura également la faculté de transporter ces marchandises dans la limite de la place disponible par les autobus affectés au transport des voyageurs et des bagages.

Il sera effectué toutefois un voyage aller et retour quotidien, par camion automobile, entre Caussade et Septfonds, pour le transport régulier des marchandises entre ces deux localités.

Il sera effectué également un voyage aller et retour hebdomadaire par camion automobile entre Montauban et Monclar.

Article 23

Les troisième et quatrième alinéas de l'article 81 sont modifiés comme suit : En cas d'affluence de voyageurs, l'organisation de voyages supplémentaires autres que ceux qui sont prévus à l'article 80 ci-dessus, restera facultative pour le fermier.

Le tableau du Service normal devra être affiché dans les bureaux du fermier.

Article 24 L'article 83 est modifié comme suit : Les marchandises à grande vitesse transportées par les véhicules automobiles sur route seront soumises aux taxes définies à l'article 41 du Cahier des Charges avec les modifications apportées par l'article 16 ci-dessus.

Article 25 L'article 84 est rétabli comme suit : Les marchandises à petite vitesse transportées par les véhicules automobiles sur route seront soumises aux taxes définies, à l'article 41 du Cahier des Charges avec les modifications apportées par l'article 16 ci-dessus.

Article 26 L'article 85 est modifié comme suit : Dispositions communes aux messageries et aux marchandises.

Les objets dangereux ne seront pas admis dans les véhicules du Service.

Les marchandises à grande vitesse et les marchandises du détail à petite vitesse sont prises et livrées dans les bureaux du fermier.

Les marchandises à petite vitesse, taxées aux conditions du tarif par wagon complet de 5 tonnes ou du tarif des foin, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas six cents kilos (600 kgs) sous le volume d'un mètre cube, sont obligatoirement prises et livrées au domicile de l'expéditeur ou du destinataire.

Ces tarifs spéciaux ne sont toutefois applicables qu'aux conditions suivantes :

1° Les routes d'accès aux domiciles des intéressés sont entièrement praticables aux véhicules automobiles utilisés par le fermier pour ces transports ;

2° Le domicile de l'expéditeur ou du destinataire est compris dans une zone qui sera fixée, le long de chaque ligne, par arrêté préfectoral, sur proposition du fermier et avis du Contrôle et qui devra être telle que la distance entre ce domicile et la ligne desservie n'excède pas cinq à dix kilomètres (5 à 10 km.)

3° Le chargement et le déchargement des colis seront assurés par les préposés du fermier. L'expéditeur ou le destinataire doit prêter la main à ces opérations qui devront être effectuées dès l'arrivée du camion à son domicile et s'engage à prendre la responsabilité des accidents du travail pouvant survenir à lui-même, ainsi qu'au personnel fourni par lui.

Il est perçu pour cette prise et livraison à domicile, une taxe spéciale fixée, quelle que soit la distance, à vingt-cinq francs (25 frs.), par camion de 5 tonnes de charge utile. En outre, la distance servant à l'application de la taxe sera majorée du double de la distance réelle par route entre le domicile de l'expéditeur ou du destinataire et la station la plus voisine ouverte actuellement au trafic de la petite vitesse.

Article 27

L'article 87 est complété comme suit : Le fermier ne pourra être contraint à transporter les masses indivisibles pesant plus de trois mille kilogrammes (3 000 kg).

Article 28 L'article 93 est modifié comme suit : Le fermier devra s'assurer, à ses frais, contre les risques d'accident pouvant survenir du fait de ses services par véhicules automobiles sur route aux tiers transportés ou circulants.

Le contrat passé à cet effet devra prévoir une garantie d'au moins cinq cent mille francs (500.000 frs.) pour voiture à voyageurs et trois cent mille francs (300.000 frs.) pour tout autre véhicule automobile. Il devra être porté à la connaissance du Préfet.

Article 29

Les frais de timbre et d'enregistrement du présent avenant seront supportés par la S.T.A. M.,

< M. Laparre. — Je demanderai simplement la parole sur l'article 14 du cahier des charges. Je demande ce que signifie l'entretien des voies ferrées, puisqu'on les supprime.

M. le Président. — Empêcher les voies ferrées de gêner la circulation.

M. le Préfet. — La question est très simple ; le déclassement des voies entraîne une procédure extrêmement longue, qui demandera un certain délai, car il faut que plusieurs Ministères et le Conseil d'État donnent leur avis sur ce déclassement.

Nous n'avons donc pas le droit d'opérer l'enlèvement des rails au 1er janvier 1934.

Sur certaines parties de route, il peut se faire que le rail devienne un danger public pour la circulation, ce sont ces parties-là qui sont visées par l'article 14.

Je puis vous dire que nous tâcherons de prendre, en cette matière, des mesures qui soient compatibles avec le simple bon sens.

M. Laparre. - J'accepte cette explication.

Plus loin, il est fait état de 500 kg de bagages ; on avait primitivement prévu 1.000 kg.

M. le Préfet — la convention à laquelle vous faites allusion fait état de 500 kg.

M. le Président. — Puisque personne ne désire faire d'observations sur l'ensemble des propositions, nous allons, par dérogation aux habitudes, voter sur l'ensemble de cet avenant qui a été longuement étudié.

M. Roques. — Avant de vous proposer de demander au Préfet de signer l'avenant, je reprends les paroles de M. Delthil au sujet de la Compagnie concessionnaire La S.T.A.M. est une Compagnie très sérieuse. Son intérêt, et l'intérêt du département, lui commandent — et nous avons l'assurance qu'elle le comprendra — de rendre aux populations le maximum de services. Je suis certain qu'elle fera tout pour contenter nos populations et que, dans trois ans, elle pourra se mettre en ligne avec tous les atouts qu'une bonne gestion lui donnera.

En conclusion du débat qui vient de se dérouler, je vous demande de donner mission à M. le Préfet de signer l'avenant.

M. le Président. — C'est l'adoption de l'avenant que nous vous soumettons par une délibération qui vise divers points du projet que vous allez voter tout à l'heure. Que ceux qui sont d'avis de le voter veuillent bien lever la main.

Pas d'opposition ? Adopté.

Alors, Messieurs, l'honorable M. Presseq va vous donner lecture du projet de délibération qui a été élaboré par l'Administration et qui paraît viser tous les points de cet important débat.

M. Presseq. — « Le Conseil Général :

« 1° Approuve l'avenant conclu avec la S.T.A. M. pour la »
modification du régime d'exploitation des Tramways départementaux et autorise M. le Préfet à le signer au nom du Département ;

« 2° Demande que cet avenant entre en vigueur au

1er janvier 1934 et qu'à cet effet, M. le Préfet fasse toutes démarches nécessaires auprès de M. le Ministre des Travaux Publics pour obtenir, avant le 15 novembre prochain, l'autorisation de mettre l'Avenant en application provisoire, de façon que le personnel à licencier au 1er janvier 1934 puisse être prévenu avant le 1er décembre 1933 ;

« 3° Invite l'Administration à indemniser le personnel licencié suivant la méthode déjà appliquée en janvier 1932, en prélevant les ressources nécessaires sur le crédit ouvert au chapitre XXII du budget ordinaire de l'exercice 1934 ;

« 4° Invite l'Administration à engager la procédure légale de déclassement des voies ferrées sur toutes les lignes du réseau ;

« 5° Donne délégation à la Commission Départementale pour autoriser M. le Préfet à prendre toutes les mesures administratives qui découleront des décisions qui précèdent ».

M. le Président. — Vous venez d'entendre les propositions de la Commission ? Pas d'opposition ? Adopté. M. le Président. — Ici encore, nous pouvons peut-être suivre la même méthode, nous n'avons pas besoin de voter par division, je vous soumetts l'ensemble de ce projet ; que ceux qui sont d'avis de le voter veuillent bien lever la main.

Pas d'opposition ? Adopté. Alors, Messieurs, la question est close.

1933

Tramways départementaux

Compte rendu de l'exploitation depuis le rachat et l'affermage

J'ai l'honneur de vous donner ci-après le texte du rapport de l'ingénieur en chef du Contrôle sur l'exploitation du réseau de tramways, depuis son affermage à la Société des transports auxiliaires des chemins de fer du Midi.

Je fais personnellement toutes réserves sur les conclusions de ce rapport.

Rapport de l'ingénieur en chef

Le décret du 29 décembre 1931 a approuvé la convention intervenue entre le département et la Compagnie des tramways pour rachat du réseau à cette Compagnie, ainsi que la convention passée entre le Préfet de Tarn-et-Garonne et la Société des transports auxiliaires des chemins de fer du Midi (S.T.A. M.), pour l'affermage du même réseau.

La date du rachat et de l'affermage, fixée au premier jour du deuxième mois, suivant la publication au Journal Officiel du décret portant approbation des actes réglementant le nouveau régime d'exploitation, a été celle du 1er février 1932. En vue de la liquidation des comptes de la Compagnie des tramways, la convention de rachat a fixé les modalités de paiement des diverses sommes restant dues, en vertu, soit de cette convention, soit de conventions antérieures, savoir :

1° Indemnité de rachat. — Le prix du rachat a été fixé à 2.300.00 fr. payable : 4/5e dans le mois de la reprise, et le solde dans le mois suivant.

Cette indemnité a été payée en une seule fois, le 15 octobre 1932.

Approvisionnements. - Le Département devait reprendre au prix de facture les approvisionnements en magasin, utilisables pour l'exploitation et en payer la valeur dans les trois mois suivant la date du rachat.

L'inventaire de ces approvisionnements a été dressé par les agents autorisés de l'ancienne et de la nouvelle Société. Leur valeur représentative, soit 133.839 fr.31, a été remboursée le 27 juin 1932.

3° Insuffisance d'exploitation et primes de gestion de l'année 1931 et du mois de janvier 1932. Les sommes dues de ces différents chefs à la Compagnie des tramways et la date de leur paiement sont les suivantes :

a) Année 1931 :

Reliquat de l'insuffisance d'exploitation 372.592,14 payé le 12 août (partie) et le 8 septembre 1932 (solde).

Prime de gestion 14.325,31 payée le 8 septembre 1932.

b) Mois de janvier 1932 :

Le département a payé, pour insuffisance de l'exploitation en janvier, une somme de 301.265 fr. 87, à laquelle s'est ajoutée la prime de gestion, soit 1.540 fr. 48.

Il convient d'observer que les mois de décembre et de janvier comportent toujours la liquidation de dépenses annuelles (impôts, assurances, frais d'administration centrale) et qu'en outre l'ancienne Compagnie devait liquider ses comptes avec tous ses fournisseurs, avant de terminer sa gestion.

Le mode d'exploitation du réseau par la Société des transports auxiliaires des chemins de fer du Midi est réglementé par la convention d'affermage du 19 décembre 1931, approuvée par le décret du 29 du même mois.

Elle est assurée à la fois par la voie ferrée et par des services d'autobus.

1° La voie ferrée assure le transport des marchandises de petite vitesse et, éventuellement, le transport de l'excédent des marchandises de grande vitesse autres que les bagages qui n'aurait pu être acheminé par les services d'autobus.

Des trains mixtes pour le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises en grande et en petite vitesse, sont mis en marche dans les conditions fixées par le cahier des charges.

Les recettes ainsi produites sont acquises au Département qui prend à sa charge toutes les dépenses afférentes à l'exploitation.

Le département verse en outre à la S.T.A. M. une rémunération par kilomètre de voie ferrée exploitée, et des primes d'exploitation définies par l'article 8 de la convention d'affermage.

Des services d'autobus sont organisés sur chaque ligne du réseau pour le transport, des voyageurs et des bagages.

Toutes les dépenses afférentes à l'exploitation de ces services, le quelque nature qu'elles soient, sont à la charge exclusive de la S.T.A. M.

Par contre, toutes les recettes produites par ces mêmes services appartiennent à la Société fermière qui reçoit, en outre, une subvention forfaitaire de 230.000 fr. destinés à la couvrir de l'insuffisance des recettes par rapport aux dépenses.

Enfin, un supplément de 15.000 fr. par ligne est versé à la Sté pour l'adjonction à chaque voiture, à la demande du département, d'un compartiment pour le transport des messageries.

Des le 1er février 1932, la S.T.A. M. a licencié 85 employés.

Le montant total des indemnités payées de ce chef a été de 348.505 fr. 60.

1 Le tableau ci-après indique, pour chaque catégorie d'employés le nombre existant au 1er janvier 1932 et au 1er janvier 1933.

Le compte général des recettes nettes et des dépenses réelles, mentionne les résultats suivants pour la période considérée :

Recettes	380.049,02
Dépenses	1.153.022,21,
Insuffisance d'exploitation	1.073.572,59.

Le tableau ci-après donne, pour chaque ligne du réseau, les renseignements les plus intéressants de l'exploitation (Recettes, dépenses, coefficient d'exploitation) pour la période du 1^{er} février au 31 décembre 1932, ainsi que pour la période correspondante de l'année 1931.

L'examen du tableau permet de constater que pour cinq lignes (Montauban à Molières, Montauban à Verdun, Montauban à Monclar, Valence à Montagu et Castelsarrasin à Lavit) le coefficient d'exploitation de 1932 est plus élevé que, celui de 1931, c'est-à-dire, en d'autres termes, que l'exploitation est plus onéreuse.

Sur la ligne de Caussade à Caylus, on constate, au contraire, une amélioration du coefficient d'exploitation par rapport à l'année précédente. Le dernier était de 4,4, Pour cette année, il est seulement de 3,1. Cela tient à ce que le trafic voyageurs sur cette ligne était déjà faible, et que la diminution de recettes, résultant de sa suppression, a été moins sensible que sur les autres lignes,

Pour l'ensemble du réseau, le coefficient d'exploitation est passé de 3,1 en 1931, à 3,8 en 1932.

Cela tient à ce que les recettes ayant diminué de 62,38, les dépenses n'ont pu être réduites que de 53,15 Il existe, en effet, pour certaines dépenses, un minimum au-dessous duquel il serait imprudent de descendre sans compromettre la sécurité de l'exploitation ou sans engager l'avenir, notamment pour la marche des trains, l'entretien des voies et bâtiments, etc.

En ce qui concerne spécialement l'entretien des voies, on a diminué de 3/10^e l'effectif ancien des cantonniers et chefs cantonniers.

Il est certain que la substitution, pour les trains vapeur, du régime facultatif au régime régulier, permet un entretien moins rigoureux des voies, car il est toujours possible d'imposer un ralentissement sensible à un train de marchandises, quand on connaît des sections dont la stabilité ne soit pas rigoureusement assurée. Avec une circulation ralentie, on peut passer sans danger sur des voies qu'il serait imprudent de franchir avec des vitesses plus grandes, mais il est déjà apparent que l'entretien des voies imposera bientôt des révisions plus soigneuses.

Par exemple, toutes les lignes du réseau comportent d'assez longues parties établies sur l'accotement des routes, et qui doivent rester accessibles à la circulation routière. Pour réaliser cette condition, il est nécessaire que l'entre-voie soit pourvue d'un empierrement à surface unie, au lieu d'un simple ballast. Cet empierrement est bouleversé chaque fois que l'on remplace quelque traverse en mauvais état, mais on doit le rétablir avec soin, après chaque révision des voies ; ce travail laisse souvent à désirer, j'ai déjà attiré l'attention de la Société sur le caractère insuffisant de la remise en état des voies qui se trouvent dans cette situation.

Dans le cas où se produirait un accident, la recherche des causes pourrait faire conclure à des négligences, engageant des responsabilités.

D'autre part, nous n'avons pas acheté de traverses neuves en 1932, et le travail de remplacement, dans les voies a porté sur un nombre assez restreint de traverses, approvisionnées l'année précédente. On ne pourra pas retarder indéfiniment le remplacement des traverses pourries et la dépense d'entretien sera nécessairement, augmentée, sans parler de la dépense d'achat des traverses qui fait l'objet d'un compte spécial.

On peut penser que le coefficient d'exploitation tel qu'il est failli ci-dessus ne donne pas une physionomie exacte de la situation et que la comparaison des résultats est imparfaite.

Le régime actuel d'exploitation a prévu pour chaque ligne :

1° Des trains mixtes obligatoires dont le nombre varie d'une

à l'autre.

2° Des trains facultatifs, en nombre suffisant pour assurer le transport des marchandises en grande vitesse.

Le nombre de ces trains varie également d'une ligne à l'autre et, sur chaque ligne, suivant la saison.

Les éléments qui peuvent le mieux indiquer les besoins de chaque ligne et partant, les services rendus, sont le nombre total des mise en marche, et la distance sur laquelle ils ont circulé. D'où la nécessité de déterminer le nombre des kilomètres-trains, de ramener les recettes et les dépenses à cette unité, et de calculer, sur ces éléments, un autre coefficient d'exploitation. C'est le but du tableau ci-dessous :

Comme on le voit, les coefficients obtenus ne diffèrent pas beaucoup de ceux qui ont été déterminés ci-dessus, par la méthode plus simple du rapport des dépenses aux recettes, et la situation comparative est à peu près la même, pour toutes les lignes.

Aliénation de locomotives. - Dans sa délibération du 29 septembre 1932, le Conseil général a décidé d'autoriser la vente des machines devenues inutiles par la transformation de l'exploitation.

Jusqu'à présent, la Société n'a pas trouvé d'acquéreurs à des prix acceptables. Avec la crise économique généralisée, que le monde subit, les circonstances ne sont pas favorables à une opération de cette nature, et, par surcroît, on envisage plutôt, en ce moment, des suppressions de voies ferrées que l'équipement de voies nouvelles.

Remplacement des traverses

Dans mon rapport du 5 juillet 1932, j'ai émis l'avis qu'en raison du changement de régime de l'exploitation des tramways qui avait pour effet de réduire de 75 le nombre des kilomètres-trains, il n'y avait pas lieu de poursuivre, pour l'année 1933, l'exécution complète du programme soumis au Conseil général par mon rapport du 11 mars 1931 pour le remplacement des traverses. Ce programme prévoyait l'inscription au budget départemental d'un crédit de 540.000 francs.

Aucun marché n'a été passé jusqu'à présent.

Conditions financières de l'exploitation.

Avec l'ancien régime de l'exploitation l'insuffisance annuelle était évaluée à 1.800.000 francs environ. Le contrat d'affermage a admis, comme déficit de base, la somme de 1.750.000 francs.

Les résultats bruts de l'année 1932 ne sont pas normaux, puisque l'exploitation, pendant le mois de janvier, a été faite sous le régime de l'ancien contrat et que la comptabilité de ce mois, a vu en outre, la liquidation des comptes de dépenses de l'ancienne Compagnie.

La situation budgétaire, afférente à l'exercice 1932, est d'ailleurs examinée dans un rapport spécial comportant les propositions nécessaires.

Pour apprécier le bilan de l'exploitation pendant une année normale, on peut raisonner comme suit : nous connaissons l'insuffisance afférente à 11 mois d'exploitation ; comme nous avons dit plus haut, elle est de 1.073.500 francs environ, soit par mois 97.000 francs en moyenne. Dans mes propositions budgétaires pour 1933 je l'avais évaluée à 100 000 francs par mois, et c'est encore ce chiffre qu'il faut admettre, car le mois de janvier, qui manque au bilan de la S.T. A. M., comporte un excédent de dépenses à cause du paiement annuel de frais généraux, tels que primes

d'assurances, impôts, redevances, etc., etc.

- Le traitement de M. Dupuy ; ancien directeur des tramways qui figure dans les dépenses de 1932, sera prochainement supprimé des comptes mais, d'autre part, comme je l'ai dit plus haut, les dépenses d'entretien de la voie seront sans doute augmentées. Il est probable que des éléments compensateurs maintiendront autour de 1.200.000 francs l'insuffisance annuelle de l'exploitation des voies.

Il convient d'ajouter à cette évaluation : 320.000 francs pour la redevance due à la S.T.A. M. pour les autobus affectés au transport des voyageurs. C'est un maximum, et cette redevance doit être diminuée de la moitié des subventions postales reçues par la Société (soit, pour le moment, 12.000 francs par an en chiffre rond).

45 000 francs pour la rémunération forfaitaire, évaluée à 250 fr. par kilomètre voie ferrée,

Probablement 20.000 francs pour les primes de gestion et d'économie dues à la Société.

On obtient ainsi un montant total de 1.585.000 francs, qu'il faut prendre comme un ordre de grandeur de l'insuffisance. Par rapport au déficit de base admis par le contrat, on trouve une économie de 105.000 francs apportée à l'insuffisance d'exploitation de 1.800.000 francs précédemment admise, ou trouve une économie de 215.000 francs.

Ces chiffres font naturellement abstraction des résultats obtenus, par dans l'exploitation, par autobus, des services de voyageurs. Nous n'avons pas à nous en préoccuper. D'après nos observations il semble que la fréquentation des autobus, par le public soit faible.

Au regard de l'économie indiquée ci-dessus, il faut rappeler que les modifications apportées dans le régime de l'exploitation vont priver le Département, tout au moins provisoirement, d'une ressource importante.

La subvention donnée au Département par l'État, suivant les conditions admises par le décret du 9 septembre 1909, approuvant la concession du réseau, et par les décrets des 16 septembre 1923 et 18 avril 1931, qui avaient apporté diverses modifications au contrat primitif, était évaluée à 307.155 francs par année.

Or, le décret du 29 décembre 1931, portant approbation du nouveau régime d'exploitation, a stipulé que « la subvention annuelle » de l'État sera réduite en proportion du nombre des trains à vapeur supprimés ».

Il ajoute d'ailleurs que dans le cas où la législation viendrait à être modifiée en ce sens, le département de Tarn-et-Garonne » pourrait bénéficier de la subvention de l'État, jusqu'à la date qui a été fixée pour l'expiration de la concession, pour les lignes où les trains seraient remplacés par des services publics automobiles, non subventionnés, assurant la desserte des mêmes régions.

Mais, pour le moment, nous ne pouvons qu'appliquer la réduction prescrite par le décret, et, dans cette situation, la subvention afférente à l'année 1932 peut être appréciée comme suit :

a) Pour le mois de janvier : elle est égale au 1/12^e de l'ancienne subvention annuelle, soit : 307.155/12 = 30.590 fr. 25.

b) Pour la période comprise entre le 1^{er} février et le 31 décembre, le tableau ci-contre donne, dans sa dernière colonne, le calcul de la subvention nouvelle, d'après le nombre des trains à vapeur.

Ainsi, pour le mois d'exploitation, cette subvention peut être évaluée à 78.954 fr. 22.

Le montant total de la subvention pour l'année 1932 est ainsi 109.550 fr. 47. Je crois devoir ajouter que la partie de subvention afférente au mois de janvier, a déjà été payée par l'État au département.

Pour une année normale d'exploitation de 12 mois, et sur la base que nous venons d'évaluer pour les 11 mois d'exploitation de l'année 1932, la subvention, pour une année entière d'exploitation, sous le nouveau régime, et tant que la législation ne sera pas modifiée, est de l'ordre de 86.000 francs. Par l'apport à l'ancienne subvention annuelle de 307.155 fr. il en résulte un défaut de 280.000 francs, en chiffres ronds, dans les ressources qui contribuent à faire supporter par les finances départementales, les insuffisances d'exploitation du réseau des tramways.

Tant que subsistera cette situation, on peut déduire des résultats de la première année d'exploitation, que les charges du Département n'ont pas été diminuées par le changement du régime.

La possibilité d'améliorer les résultats financiers de l'exploitation des voies ferrées du réseau m'a toujours inspiré des doutes que j'ai exposés, chaque fois qu'une modification, dans le régime de l'exploitation, a été mise en discussion. Le dernier examen de modifications, alors à l'étude, a été présenté dans mon rapport au Conseil général du 4 septembre 1930, et j'avais attiré l'attention sur la faible valeur des économies que l'on pouvait attendre du régime que l'on envisageait à ce moment. Le régime que l'on a ensuite adopté, et qui a été approuvé par le décret du 29 décembre 1931, n'est pas tout à fait le même, et d'autres éléments interviennent dans la balance des comptes, mais l'expérience en cours paraît montrer que le résultat final est identique, et cela confirme les difficultés que l'on rencontre chaque fois que l'on recherche les moyens d'atténuer le déficit, sans modifier l'étendue du réseau.

Il est bon toutefois de réfléchir aux réserves que renferme le décret en faveur du maintien possible, dans l'avenir, par une législation, des subventions de l'État aux lignes de tramways, (les services publics d'automobiles non subventionnés, assurant la desserte des mêmes régions).

Si l'on peut entendre par là que la législation visée s'appliquerait aux voies existantes, au moment de sa promulgation et qu'elle permettrait au concédant de supprimer des voies ferrées sans perdre les subventions de l'État, sous la seule condition d'organiser des services publics d'automobiles pour desservir les mêmes régions, et si l'on peut, d'autre part, espérer que cette législation nouvelle ne se fera pas trop attendre, il y a peut-être intérêt, pour les finances départementales, à temporiser jusqu'à ce qu'une solution plus radicale puisse être envisagée dans les meilleures conditions.

1935

Liquidation du réseau et des terrains (extraits)

Ponts-et-Chaussées- Rapport de l'Ingénieur en Chef

J'ai l'honneur de déposer sur votre bureau le rapport de M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du département concernant les services suivants : routes nationales, navigation de la Garonne, rivière du Tarn, service des inondations, hydraulique, contrôle des distributions d'énergie électrique.

Tramways départementaux

Nouveau Régime de l'Exploitation et Liquidation du Réseau
Au cours de votre première Session 1935, j'ai eu l'honneur de

vous communiquer le rapport de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées relatif au nouveau régime de l'exploitation des transports départementaux et à la liquidation de l'ancien réseau départemental de voies ferrées.

Vous trouverez ci-après le texte du nouveau rapport de M. l'Ingénieur en Chef traitant de ces mêmes questions.

J'ai jugé utile de faire suivre cet exposé d'une situation, arrêtée à la date du 15 septembre écoulé, des recettes et des dépenses résultant des opérations de la liquidation du réseau.

Je vous prie de vouloir bien me donner acte de ces communications.

Rapport de l'ingénieur en chef

Dans notre rapport du 9 avril 1935, présenté pour la première session de 1935 du Conseil général du Département, nous avons exposé que le nouveau régime d'exploitation des tramways départementaux affermés à la Société des Transports Auxiliaires des Chemins de Fer du Midi (S.T.A. M.) est entré en application le 1^{er} janvier 1934 et que, en attendant que la procédure de déclassement puisse intervenir, le département a procédé, avec l'accord du Ministère des Travaux Publics, mais sous sa responsabilité, à l'enlèvement des voies et à la liquidation de l'ancien matériel d'exploitation. Nous avons dit également que le Service par automobiles paraissait donner satisfaction aux besoins des populations desservies, puisqu'aucune réclamation des usagers ne nous est parvenue. Nous avons enfin donné à cette occasion quelques renseignements sur les recettes et dépenses de l'exploitation. Nous présentons aujourd'hui, à l'occasion de la deuxième session de 1935 de nouveaux renseignements sur les points susvisés que nous allons passer successivement en revue.

Liquidation de l'ancien matériel de voie et d'exploitation et des immeubles

Cette liquidation se poursuit activement et méthodiquement. Elle représente une importante besogne matérielle, car elle comporte, outre la préparation des propositions à la Commission départementale, quelques mesures préalables à la mise en vente, mais surtout de nombreuses formalités (actes de vente, enregistrement, ordres de versements, etc.), pour faire sanctionner ces ventes par des actes définitifs.

Elle comprend :

La liquidation du matériel de voie ; la liquidation du matériel d'exploitation ; le classement en plusieurs catégories des terrains et immeubles ; la vente de ceux à aliéner, vente qui comporte elle-même plusieurs stades ; la vente du mobilier, du matériel et de l'outillage en approvisionnements.

Vente du matériel de voie.

Rappelons ici que la presque totalité de ce matériel de voie a été vendue en deux fois : celui de voie courante à MM. J. Robert et fils.

L'enlèvement en est terminé déjà depuis quelques mois, à l'exception toutefois, sur de nombreuses sections de lignes, des traverses ; celles-ci ont été déposées, mises en tas, mais n'ont pas été emportées. Malgré divers rappels leur évacuation ne se fait qu'assez lentement (la vente n'en est pas très rémunératrice), de sorte qu'il n'a pas été possible de considérer le travail comme terminé ni de restituer le cautionnement à l'entreprise. Or la présence de ces traverses au voisinage des routes peut constituer un danger pour lequel il convient que le département conserve encore le maximum de garanties.

Le matériel de voie des gares têtes de lignes dont la vente avait été différée pour pouvoir entreposer le matériel roulant jusqu'à ce qu'il soit lui-même vendu, a fait l'objet d'une vente à M. Raymond Lardet, suivant décision de la Commission

départementale en date du 29 juin 1935. Cet enlèvement se poursuit actuellement. Il est terminé à Montauban, en cours dans les autres gares têtes de ligne.

Il ne reste plus, dans quelques gares du réseau, que quelques coupons de rails, de valeur minime, qui avaient fait l'objet de ventes séparées à plusieurs acquéreurs mais dont ceux-ci n'ont pas pris livraison jusqu'à ce jour ; ils paraissent renoncer à cette acquisition et de nouvelles propositions seront présentées pour ces ventes.

Vente du matériel roulant.

Celui-ci a été vendu suivant délibération de la Commission départementale en date du 23 février 1935 à M. Raymond Lardet. Le montant de la vente a été encaissé. Ce matériel est presque complètement enlevé dans un certain nombre de gares.

Vente d'immeubles.

C'est, de beaucoup, le travail le plus important : Il a fallu tout d'abord procéder à un classement, en 4 ou 5 catégories suivant le cas, des divers terrains que comporte chaque ligne, savoir : 1^o terrains en bordure des routes nationales ; 2^o ceux en bordure des chemins vicinaux ; 3^o ceux en bordure des voies communales ; 4^o quand il y a lieu, ceux en bordure des voies urbaines ; 5^o ceux qui n'ont point d'utilisation et qui doivent être vendus. Avant de procéder à ce classement, le Service du Contrôle a consulté le Service Vicinal sur les terrains qui pouvaient l'intéresser.

Les quatre premières catégories feront l'objet de remises ultérieures aux Services de Voirie intéressés. Mais il a paru plus urgent de préparer la mise en vente des terrains de la 5^o catégorie, dès que la Commission départementale a statué sur le classement. Disons de suite que la décision sur le classement a été prise actuellement pour les six lignes du réseau. Pour chaque ligne la date de la décision est indiquée au tableau A ci-annexé. (non reproduit ici).

Nous avons ensuite immédiatement entrepris la préparation des dossiers de mise en vente.

La Commission départementale ayant décidé d'accorder (par mesure de bienveillance) ce droit d'option, il a fallu d'abord rétablir sur les plans des dossiers les parcelles suivant les limites des anciennes propriétés.

Toutes les indications cadastrales correspondantes ont été portées, ainsi que les noms des anciens propriétaires, les superficies, etc., pour permettre de les identifier.

Après quoi, nous avons procédé à l'établissement des propositions de mises à prix. Les chiffres qui ont été soumis à la Commission départementale ont largement tenu compte de la valeur actuelle relativement faible de la propriété rurale. Aussi ne se comparent-ils guère aux prix anciens auxquels ces mêmes terrains avaient été acquis en francs-or par le département.

Ces propositions ont été sanctionnées par la Commission départementale pour les lignes de Montauban-Verdun, Montauban-Monclar, et les ventes ont été faites. Nous avons présenté à la séance du 21 septembre le dossier de la ligne Castelsarrasin-Lavit.

Malgré les chiffres très modiques adoptés les premières ventes n'ont cependant pas rencontré tout le succès voulu.

C'est ainsi que, sur la ligne de Montauban à Verdun-sur-Garonne, dans tout le canton de Montech, qui comprenait au total 76 lots, il n'a été vendu qu'un seul lot dans la commune de Montech, aucun dans la commune de Lacourt-Saint-Pierre, aucun dans la commune de Montbeton.

Dans sa séance du 29 juin 1935, la Commission départementale a décidé que le droit d'option tomberait avec l'adjudication et que les terrains pourraient ensuite être vendus

de gré à gré, soit isolément, soit en les groupant au mieux des intérêts des demandeurs, Pour obtenir des ventes aussi convenables que possible. Nous proposerons donc, un peu plus tard, de grouper les terrains non vendus par lots, de façon à obtenir de meilleurs résultats si possible.

En attendant, nous avons continué la vente par enchères publiques dans le canton de Verdun-sur-Garonne où les résultats ont été moins mauvais, puis dans ceux de Villebrumier (Saint-Nauphary) et Monclar où les résultats ont été encore un peu plus normaux. Nous poursuivons ainsi, progressivement, la mise en vente aux enchères publiques. Lors de la vente aux enchères, qui fait l'objet des publications voulues (affichage, etc.), il est perçu 1/10e du prix offert par l'acquéreur, à titre de cautionnement, jusqu'à ce que les formalités de vente aient été remplies. Ce dixième est déduit de la somme qui reste à verser par le propriétaire avant que celui-ci n'en prenne possession.

Les menus frais d'affichage, etc., sont couverts par la perception de 1% du montant de la vente.

En ce qui concerne la gare de Montauban, rappelons qu'elle a été actionnée en six lots et que, après appel à la concurrence, le premier lot a été cédé à M. Fabre aîné, ce lot comportant des bâtiments annexes (hangars et halle) et surtout un outillage difficile à vendre par fractions.

En ce qui concerne les autres lots de la même gare, il convenait tout d'abord de dégager les terrains des voies avant de procéder à leur vente.

Vente du matériel, du mobilier et de l'outillage.

Parallèlement à la vente des immeubles à aliéner, nous procédons à la vente du mobilier, du matériel et de l'outillage contenus dans diverses gares du réseau.

C'est chose faite pour les diverses gares de la ligne de Montauban à Verdun-sur-Garonne. Nous allons y procéder pour celui de la ligne de Montauban à Monclar. Les autres lignes suivront régulièrement.

Des mises à prix ont été également fixées pour ce matériel, mais il a été admis, au cas où les chiffres ne seraient pas atteints, que l'huissier chargé de la vente dans chaque gare aurait la faculté de baisser le prix. Bien que réduites, les mises à prix n'ont pas non plus été atteintes, dans de nombreux cas, mais étant donné d'une part qu'il est indispensable de libérer les gares avant que le propriétaire n'en prenne possession, d'autre part que la valeur de ce matériel est minime, qu'il ne peut que se déprécier rapidement, enfin que les frais de vente pourraient représenter une proportion trop élevée (venant en diminution du prix de vente) s'il fallait procéder à plusieurs déplacements de l'huissier, les offres, même réduites, en dessous de la mise à prix, ont été acceptées.

Rappelons, pour être complet, que les matières en approvisionnement à la gare de Montauban ont été groupées en quatre lots qui n'ont pas eu d'acquéreur, la période de bas prix actuelle n'étant pas favorable.

Dans les tableaux annexes A, B, C, D, nous indiquons l'état d'avancement des formalités et, d'autre part, le montant des ventes, effectuées dans l'ordre chronologique des décisions de la Commission départementale. Ces tableaux ont été mis à jour à la date du 15 septembre 1935.

Nous donnons aussi un tableau E faisant ressortir la comparaison des mises à prix actuelles avec les prix d'acquisition. Ces derniers s'entendent, répétons-le, pour la presque totalité, en francs-or, tandis que les mises à prix actuelles sont en francs-papier. On constate facilement que, même pour les bâtiments, la mise à prix est très modérée. Rapportée à la même unité monétaire, la proportion est souvent inférieure au dixième.

Exploitation

Nous examinerons, maintenant, les résultats de l'exploitation suivant le nouveau régime.

Comme nous l'avons dit dans le précédent rapport, le Service du Contrôle n'exerce plus la même action qu'autrefois sur les recettes et les dépenses de l'exploitation. Il ne peut, au surplus, exercer cette action, puisque l'exploitation se fait de façon toute différente et aux profits et risques de la Société fermière qui, elle-même, n'opère pas directement.

Le Service du Contrôle s'est mis seulement en mesure de noter les éléments de l'exploitation, afin de pouvoir, en temps opportun, mettre le Conseil général à même d'apprécier les moyens de desservir, dans des conditions aussi peu onéreuses que possible pour le département, le service des mêmes populations. Rappelons, en effet, que le contrat actuel doit expirer le 31 décembre 1936 et qu'il conviendra prochainement de se préoccuper des mesures à prendre Pour procéder à l'étude d'un nouveau régime, tout au moins d'un nouveau contrat, nous examinons donc, ci-dessous, les résultats de cette exploitation.

Le Service du Contrôle possède, nous l'avons dit aussi, mois par mois, ligne par ligne, et pour toutes les lignes dans les deux sens du trafic, les éléments d'appréciation. C'est seulement à cause de leur importance que nous n'insérons pas les tableaux détaillés dans le rapport et que nous nous contentons d'en fournir le résumé, pouvant donner aux Membres du Conseil général, s'ils désirent en prendre connaissance, des précisions complémentaires.

Le tableau F fournit, par catégories de trafic, les recettes de l'année 1934 et celles des premiers mois de l'année 1935.

Le tableau G résume et compare les mêmes éléments pour les 8 Premiers mois de 1934 et pour ceux de 1935.

Le tableau H compare 1934 avec les résultats des années 1929, 1930 et 1931 (années entières).

Nous n'avons pas fait état des années 1932 et 1933 puisque l'exploitation fut sous un régime mixte et transitoire. Mais, pour faciliter l'appréciation du Conseil Général, nous avons cru devoir ajouter à ces renseignements les résultats des recettes des grands réseaux (voir tableau I), afin de faire ressortir une certaine comparaison de trafic entre le réseau départemental et les grands réseaux français.

Il peut être assez intéressant, en effet, de noter l'évolution du trafic dans les deux cas. Si les recettes des grands réseaux ne constituent certainement pas une base d'appréciation de l'évolution de la crise économique, elles donnent une idée de l'évolution des transports, et il peut être intéressant de suivre l'évolution parallèle de nos transports départementaux.

Il serait certainement prématuré de conclure d'une telle comparaison que la nouvelle exploitation par véhicules automobiles est favorable ou défavorable, suivant que la chute des recettes est moins ou plus rapide que celle des grands réseaux.

Il convient, en effet, de remarquer que, chaque fois qu'une modification importante de régime a lieu, la perturbation qui en résulte est plutôt défavorable au début, soit parce que les usagers n'ont pas su en tirer tout le parti que comporte ce nouveau mode d'exploitation, soit parce que l'exploitant ne peut adopter ses conditions de transport (tant au point de vue prix qu'au point de vue nombre et horaire des Services) pour obtenir le maximum de rendement. Faut-il faire remarquer aussi combien le changement des courants économiques peut varier avec les besoins et les prix, combien le développement de l'automobile particulière peut influencer plus encore sur un service local que sur le réseau d'intérêt général ?

Au surplus, si le facteur recettes constitue un élément primordial pour caractériser l'intérêt d'un mode de transport, il n'est pas le seul qui doit intervenir pour en tirer une

conclusion favorable ou défavorable à ce régime d'exploitation plutôt qu'à tout autre. Le facteur dépense est non moins important en effet.

Nous nous garderons donc de tirer une conclusion certaine d'une étude qui ne peut d'ailleurs être qu'ébauchée en l'état actuel de la question, mais nous avons cru bon de fournir, dès maintenant, quelques premiers éléments d'appréciation.

Annexes

1^{re} partie : liquidation de l'ancien réseau de tramways - annexes

2^e partie : nouveau régime de l'exploitation

Tableau résumant les résultats de l'Exploitation

Tableau comparatif des recettes nettes des 8 premiers mois de l'année 1935 avec les résultats des mois correspondants de l'année 1934.

Tableau comparatif des Recettes nettes de l'année 1934 avec les Résultats des années 1929, 1930 et 1931

—
Liquidation de l'ancien réseau de tramways - Situation au 15 septembre 1935

Dépenses

Indemnités de licenciement 740.286 39

Personnel de liquidation 74.194 50

Travaux de remise en état des routes nationales et chemins de G. C.

342.264 75

1.158.745,64

Évaluation des travaux restant à exécuter sur R. N. et G. C.

391.554 25

TOTAL 1.550.299 89

Recettes

Ventes de mobilier, terrains et immeubles 837.858

Subventions de l'État reçues en 1935 pour exploitation et déficit

750.155

TOTAL 1.588.013 »

Recettes. 1.588 013

Dépenses 1.550.299 89

Excédent de recettes 37.712,11

Nota : il reste à vendre les bâtiments, terrains et matériel des gares des lignes ci-après : Montauban à Caylus, Montauban à Molières (sauf la gare de Molières), Castelsarrasin à Lavit, Valence à Montaigu.

1935

Tramways départementaux

Nouveau régime de l'Exploitation et Liquidation du Réseau M. Bordaries, rapporteur.

M. le Préfet nous communique le rapport de M. l'Ingénieur en Chef du Contrôle relatif à l'exploitation des tramways départementaux suivant le régime entré en application le 1^{er} janvier 1934.

Dans ce même document, il est également fait état de la

liquidation de l'ancien réseau départemental des voies ferrées, liquidation qui se poursuit normalement et qui exigera encore un certain temps avant d'être terminée.

« En ce qui concerne l'enlèvement des voies, le Service du Contrôle n'a reçu aucune réclamation ; c'est donc qu'il a été effectué dans des conditions satisfaisantes.

« En second lieu, M. l'Ingénieur en Chef nous indique que le trafic a diminué dans une proportion assez sérieuse depuis 1929. Il en résulte une diminution de recettes que nous pouvons attribuer à la crise actuelle et au développement toujours croissant, des transports automobiles.

La liquidation du réseau a produit une somme de 763.765 francs, à laquelle il convient d'ajouter le produit de la vente des terrains, non encore réalisés.

Ces terrains ont été divisés en plusieurs catégories : ceux situés ordure immédiate des routes nationales et des chemins vicinaux ont été laissés à ces divers services pour l'aménagement de leurs chaussées ; quant aux autres, ils seront vendus aux enchères publiques, dans chaque chef-lieu de canton, et il a été décidé que les actuels propriétaires de ces terrains auraient la faculté d'en faire l'achat à prix égal.

La Commission départementale a déjà préparé l'adjudication pour ces lignes et il est vraisemblable que les opérations seront menées dans les deux mois qui vont suivre.

M. l'Ingénieur en Chef a fondé des espoirs sur la vente des bâtiments. Personnellement, je fais des vœux pour que cette vente fasse rentrer dans les caisses du Département des sommes importantes, malgré les déceptions que nous avons eues pour des ventes récentes.

« Cette affaire de la vente des terrains mettra fin à notre exploitation. Il ne nous restera plus que le souvenir de nos anciens « tacots », qui ont rendu des services signalés, quoi qu'on en dise, pendant des années, et, il faut bien le dire ici, s'ils ont eu quelques détracteurs, c'est parce que ces détracteurs étaient mieux partagés que nous-mêmes. »

M. Frayssinet. — Ceux-là, mon cher collègue, applaudissent à votre oraison funèbre.

M. Bordaries. — Ceux qui souhaitaient la disparition des tramways sont ceux qui ne les ont pas utilisés.

Au nom de votre Commission, je vous propose de donner acte à M. le Préfet de la communication du rapport de M. l'Ingénieur en Chef du Contrôle.

M. Coulom. — Pour les terrains de la commune de Saint-Nauphary, il ne serait peut-être pas nécessaire que l'adjudication ait lieu au chef-lieu de canton. Je demanderai également que ces ventes se fassent le plus tard possible, afin de permettre aux communes d'utiliser leurs abris.

M. le président. — C'est la Commission départementale qui est chargée de fixer les modalités.

M. Lespinasse. — La vente des terrains va avoir lieu dans le canton de Montech. Je voudrais savoir s'il ne serait pas possible de baisser les prix de l'adjudication.

M. le président. — Il faudrait alors insérer dans le Cahier des Charges une clause indiquant que, s'il n'y a pas d'adjudicataire, on pourrait baisser les prix.

M. Granié. — Je demande au rapporteur en ce qui concerne, non pas le droit de préemption, puisque la loi ne l'accorde pas, mais je crois me souvenir qu'il avait été convenu que pour les terrains avoisinants dans l'intérieur des agglomérations, on devait créer dans le Cahier des Charges un droit de préemption au profit des communes elles-mêmes pour l'achat de ces terrains.

Or je n'ai pas trouvé cette clause dans le Cahier des Charges, et je ne l'ai pas non plus trouvée dans la délibération de la Commission départementale. Ceci me paraît avoir une certaine importance, et représente, pour les communes, un très gros intérêt. Une commune peut avoir besoin, par exemple, de ces terrains pour un marché, pour amélioration d'une voie, etc. Le Département est le maître d'organiser cette vente des terrains comme il l'entend.

Le Préfet. — Je me permets de répondre à cette objection. Il est incontestable qu'il a toujours été entendu, et la Commission départementale s'est prononcée dans ce sens, que les anciens propriétaires pourraient revendiquer ces terrains à prix égal après l'adjudication.

En ce qui concerne les communes, cette même Commission a jugé qu'elle devait accueillir, d'un avis tout à fait favorable, les demandes dont elle était saisie.

Pour Molières notamment, la Commission a été appelée à se prononcer sur une requête qui lui était adressée par M. Combelles, dans le but d'acquérir certains terrains avoisinant la gare. La Commission départementale s'est empressée d'accueillir cette demande, et il en sera tenu compte lorsque viendra la mise en adjudication des terrains de ce canton.

M. Bordaries. — Ceci va à l'encontre des décisions qui avaient été prises par l'ancienne Commission départementale.

M. le Préfet. — Comme la question est à pied d'œuvre, et que jusqu'à présent nous n'avons vendu aucun terrain, il me semble que l'Assemblée peut très bien, au cours de sa présente session, trancher cette question que je suis heureux de voir soulever par votre collègue,

M. le président. — Il me semble que l'Assemblée doit tenir compte, dans la plus large mesure, des intérêts de chaque commune ; vous ne voudriez pas que si, au milieu d'une commune, il y a un terrain qui peut servir à un aménagement nouveau ou à un embellissement : que toutes les fois en un mot qu'une question d'urbanisme est en jeu, on puisse laisser des particuliers, en construisant, ou par tout autre moyen, porter, atteinte à l'intérêt collectif.

Vous avez toujours consenti ces sacrifices ; vous les avez consentis en ce qui concerne ma commune, et je me dois de le rappeler, vous ne pouvez pas les refuser aux autres communes.

M. Bordaries. — Nous revenons alors sur ce qui a été décidé en 1934 ? Il a été décidé que, seuls, les anciens propriétaires de ces terrains auraient un droit de priorité.

M. le Préfet. — Le sort des communes a été évoqué par votre Assemblée lors de sa dernière session.

M. Granié. — Il me paraît assez anormal de faire renaître au profit des particuliers et au préjudice d'un organisme public ce droit de priorité.

M. Frayssinet. — M. Bordaries nous dit : « C'est une faveur que vous consentez aux communes ». D'accord, mais ce n'est pas une faveur injustifiée. Puisque la Commission départementale est entrée dans cette voie, je fais la proposition suivante : « Le Conseil général invite la Commission départementale à persévérer dans cette jurisprudence. »

M. Bordaries. — Je veux bien croire qu'il y a un intérêt pour les communes, mais vous voulez, par une nouvelle jurisprudence, priver les propriétaires des terrains qui leur ont appartenu pendant quelques années, alors qu'ils ont la possibilité de pouvoir les acquérir.

M. Presseq. — Je reconnais le bien-fondé de l'observation présentée par M. Frayssinet et M. Granié, mais elle va à l'encontre des décisions prises par la Commission départementale.

M. Frayssinet. — C'est pour cela que j'invite le Conseil

Général à décider que la Commission départementale doit persévérer dans cette voie, toutes les fois qu'il s'agira d'une question d'urbanisme.

M. Bordaries. — Il est inadmissible que l'on revienne maintenant sur les décisions qui avaient été prises à l'unanimité par la Commission départementale. Vous voulez aujourd'hui que ces anciens propriétaires renoncent à ce droit de priorité que vous leur aviez laissé espérer. Aujourd'hui, vous ne tiendrez aucun compte de ce qui a été fait.

M. Granié. — Je suis très heureux d'entendre les précisions que vous venez de nous donner. Vous venez de dire tout à l'heure, c'est M. Presseq qui l'a dit, que la Commission départementale avait pris cette décision, qu'elle avait accepté de reconstituer ce droit de propriété des propriétaires riverains.

M. le Préfet. — Oui, après adjudication et à prix égal.

M. Presseq. — Il a été décidé que la publicité se ferait dans le chef-lieu de canton et que les anciens propriétaires auraient un droit de priorité à prix égal sur le plus offrant.

M. Granié. — S'il en est ainsi, cette adjudication va donc se faire dans les conditions que vous indiquez. Vous donnez une priorité aux intérêts privés sur les intérêts des collectivités.

Je veux savoir dans quelles conditions cette adjudication va avoir lieu à l'égard des droits des communes ; on vient de me dire que les droits des anciens propriétaires étaient inexistantes. Vous les faites revivre à nouveau au profit de ces propriétaires et dans les communes, au centre même des villes, ces villes ne pourront pas être adjudicataires ; il faudra que ces communes renoncent à leurs droits. Je ne peux pas blâmer la décision qui a été prise, mais je regrette qu'une question qui avait été déjà envisagée, dont le voile avait été un peu levé il y a un an et demi, que cette question tombe à néant, et que les communes se trouvent dans une telle situation.

M. Combelles. — Si je me permets d'intervenir dans cette question, c'est parce que tout à l'heure M. le Préfet a cité mon cas. Prenons l'exemple de Molières. Molières avait une gare et les terrains avaient été expropriés à différents propriétaires. Ces différents propriétaires sont tous morts ; ils ont des héritiers. Est-ce que nous allons donner un droit de priorité à ces héritiers, alors que ma commune qui a un abattoir sera obligée d'envisager de très gros sacrifices ? Je demande au Département qu'au lieu de me donner de l'argent, il me donne un droit de priorité en nature ; c'est une façon de laisser dans le domaine public des terrains qui y sont déjà tombés.

Je propose de laisser ce droit de priorité aux communes, non seulement pour les terrains mais également pour les immeubles.

M. Daillé. — J'avais demandé la parole, mais je n'insiste pas ; tout a été dit sur cette question.

M. Andrieu. — Je faisais partie de la Commission départementale au moment où la question s'est posée, et la décision suivante a été prise : lorsque deux particuliers acheteurs d'un terrain offriraient un même prix, la préférence serait donnée à l'ancien propriétaire de ce terrain. Mais il n'a jamais été question d'opposer la collectivité à ces particuliers. La thèse de M. Granié, à mon avis, est très juste.

M. le Préfet. — Je me permets de donner à l'Assemblée une suggestion qui me paraît devoir concilier les thèses qui viennent de s'affronter. Il y a peu de terrains dans l'intérieur des agglomérations ; ce sont surtout les gares qui sont susceptibles d'être demandées par les communes. C'est ainsi d'ailleurs que déjà l'ancienne Commission départementale avait engagé des négociations avec la commune de Bourret qui réclamait la gare ; le département peut très bien admettre qu'une priorité lui sera consentie, de même qu'il a admis que la priorité serait consentie aux anciens propriétaires.

En ce qui concerne la gare, tout le monde a été d'accord pour traiter par voie de gré à gré. Pour les terrains, il n'y aura pas tout de même tant de demandes que cela ; si vous voulez faire le tour de vos cantons respectifs, il restera un nombre infime de communes susceptibles de demander des terrains ou des immeubles. Comme nous sommes encore à pied d'oeuvre, l'Assemblée peut décider de maintenir la jurisprudence admise par la Commission départementale. Vous pouvez admettre que les communes auront la faculté de traiter sur un prix amiable comme cela a déjà été fait pour M. Combelles. Je crois que le Département peut très bien concilier ces deux thèses qui donnent satisfaction également aux particuliers et aux collectivités, dont on ne peut tout de même pas ne pas reconnaître les droits.

M. le président. — Vous venez d'entendre les explications de M. le Préfet. Il est entendu qu'un ordre de priorité serait donné aux communes pour les gares et les terrains qui constituent leurs dépendances.

M. Granié. — Pour éviter toutes difficultés et pour que ce vote ne laisse pas d'équivoque, il pourrait être décidé qu'un droit de priorité serait donné aux communes dans les agglomérations, non seulement pour les gares et hangars, mais également pour leurs dépendances même dans l'intérieur de la ville.

M. le président. — C'est tellement simple qu'il n'est pas possible que l'Assemblée puisse hésiter un seul instant. Vous ne voulez pas enlever par exemple à la ville de Caussade la possibilité de faire une voie le long de cette ligne sous le prétexte qu'un ancien propriétaire viendrait revendiquer un terrain qui lui aurait appartenu, mais qui lui aurait été déjà payé au prix fort.

Si vous me promettez de ne pas rouvrir la discussion, je demandai à M. le Préfet de nous rédiger une motion qui vous serait présentée demain et qui mettrait au point toutes ces questions.

M. Frayssinet. — On pourrait ajouter comme il a été fait les gares, autoriser les communes à traiter par voie de gré à gré.

M. le président. — M. le Préfet soumet aujourd'hui à vos délibérations la motion que vous lui aviez demandé de vous présenter et qui est ainsi rédigée : « Les communes auront la faculté d'acquiescer de gré à gré, en vue de réalisation d'une oeuvre d'urbanisme ou d'utilité communale, des terrains ou des bâtiments et leurs dépendances provenant du déclassement des anciennes voies ferrées d'intérêt local.

À cet effet, elles devront adresser au Préfet une demande portant indication du prix offert ; cette demande, soumise à l'examen du Service du Contrôle, sera présentée à la Commission départementale pour décision.

Les terrains et bâtiments non revendiqués par les communes suivront la règle commune de l'adjudication.

Conformément à votre décision d'hier, la discussion n'est pas reprise. Il s'agit de voter. Je mets aux voix la proposition faite par M. le Préfet.

M. Lespinasse. — Je demanderai, M. le Président, que le droit de priorité soit conservé aux propriétaires qui ont vendu leurs terrains.

M. Le Préfet. — La question de l'adjudication a été réglée hier. Si la commune ne croit pas devoir employer ces terrains et bâtiments, ceux-ci tombent dans le domaine public. L'adjudication englobera ces terrains-là, pour lesquels les propriétaires pourront exercer leur droit de reprise, à prix égal après adjudication.

M. Granié. — Je demande si, au point de vue terrains, les communes, si elles veulent exercer leur droit, devront faire connaître leur sentiment.

M. Le Préfet. — Je peux préciser cette formule. Les demandes

devront être adressées avant l'adjudication de ces terrains. L'administration peut prendre la précaution d'annoncer que vers telle époque, en laissant certains délais, elle va mettre en adjudication tel et tel terrain.

M. le Président. — Et il faut que les communes soient avisées au moins un mois à l'avance de l'adjudication.

M. Le Préfet. — Il est une formule que je vous propose. C'est que l'Administration écrive à tous les maires en leur expliquant ce que nous attendons d'eux. Nous aurons ainsi toutes les demandes qui seront soumises à la Commission départementale.

M. le président. — Ce qu'il y a de mieux à faire, c'est que vous preniez une décision aujourd'hui. Après avoir consulté ses services, M. le Préfet va écrire à tous les Maires. Il leur laissera un délai pour répondre et, si les maires disent oui, il leur donnera la priorité. La Commission départementale fixera la date de l'adjudication et en procédant ainsi, il ne pourra plus y avoir de surprises.

M. Le Préfet. — Je me permets d'exposer le vœu de l'Administration, il me semble normal de favoriser le but le plus intéressant.

Je crois incontestablement que les buts d'une commune, qu'il s'agisse d'un abattoir ou de toute autre question de viabilité, sont certains et non sujets à contestation. En ce qui concerne les syndicats, je crois qu'il vaudrait mieux les faire entrer dans la règle commune.

M. Granié. — M. le Préfet nous a dit, tout à l'heure : « les offres viendraient devant la Commission départementale. Les communes intéressées profiteraient donc de cette faculté. Je ne sais pas quelle est la procédure à suivre en ce qui concerne Caussade. Mais est-ce que la commune doit faire, tout d'abord, une offre, ou bien s'adresse-t-elle à la Commission départementale ?

M. Le Préfet. — Non, la commune de Molières a offert à la commission départementale d'acquiescer certains terrains nécessaires pour établir son abattoir au prix de xxxx francs. Ce prix est soumis au service du contrôle qui fait l'estimation des terrains et qui fera connaître ses conclusions à la Commission départementale. La Commission départementale à ce moment-là décidera. Si vous voulez que ce point soit précisé, nous indiquerons qu'il appartient au demandeur de faire une offre.

M. Granié. Cela renverse les habitudes. D'habitude, quand on veut acheter un objet, on demande au propriétaire quel prix il veut céder un objet, on demande au propriétaire quel prix il veut de son objet.

M. Le Préfet. Cela est spécial. Le prix de ces terrains est fonction de leur emplacement, de leur importance, etc. Il est très difficile de pencher d'un côté ou d'un autre. Il me semble que le demandeur peut plutôt fixer ce prix.

M. Granié. Et c'est la commune qui doit prendre l'initiative de l'affaire.

M. Le Préfet. — Cela me paraît plus logique, mais si vous en décidez autrement.

M. le président. — Mon cher Collègue, il est certain que le département a toujours voulu, et c'est son devoir, favoriser les communes, dans un but d'urbanisme et d'utilité publique. Par conséquent, si vous voulez arriver à une solution utile pour les communes que nous voulons protéger, nous devrions leur demander d'abord si elles veulent ces terrains. Messieurs, voilà la formule ; vous êtes juges.

Je la mets aux voix avec la proposition de M. le Préfet. Pas d'opposition ? Adopté.

Le Préfet. — Il est entendu que je vais demander aux communes de formuler, dès à présent, leurs offres.

Chapitre II

Chemins de fer tramways départementaux - services publics de transport par automobiles routes et chemins - bacs et passages d'eau - navigation

Tramways Départementaux

Nouveau régime de l'Exploitation et Liquidation du Réseau

J'ai l'honneur de vous communiquer le texte du rapport de M. l'Ingénieur en Chef du Contrôle des Tramways relatif à l'exploitation des transports départementaux suivant le régime entré en application le 1er janvier 1934.

Le même document traite, en outre, de la liquidation de l'ancien réseau départemental de voies ferrées, laquelle se poursuit normalement et sans arrêt, mais exigera encore un certain temps pour être terminée.

Je vous prie de bien vouloir me donner acte de cette communication.

Rapport de l'ingénieur en chef

Le nouveau régime de l'exploitation des Tramways départementaux est entré en application le 1er janvier 1934. Il comporte uniquement des véhicules routiers assurant, les uns le transport des marchandises, sur tout le parcours desservi précédemment par des voies ferrées. Ce régime doit être régulièrement approuvé par un décret rendu en Conseil d'État. Des propositions ont été transmises à cet effet à M. le Ministre des Travaux Publics, mais le décret n'est pas encore intervenu. Néanmoins, le Ministre ne s'est pas opposé à la mise en application immédiate du nouveau régime, et il a laissé au département la latitude de procéder, sous sa responsabilité, à enlèvement des voies et à la liquidation de l'ancien matériel d'exploitation.

I Les services routiers ont fonctionné régulièrement pendant l'année 1934 tout entière, et le Service du Contrôle n'a été saisi d'aucune réclamation des usagers. Il semble donc que les services organisés par la Compagnie fermière, suivant d'ailleurs les prescriptions du cahier des Charges de l'exploitation, ont donné satisfaction aux besoins des populations desservies. Il est cependant certain que l'activité des transports a beaucoup diminué.

La Compagnie fermière recevant du département, pour la rémunération de ses services, une indemnité forfaitaire, le service de contrôle n'exerce plus la même action qu'autrefois sur les recettes et sur les dépenses de l'exploitation. Néanmoins, il est tenu au courant chaque mois, et pour chaque ligne, des recettes réalisées ; et, pour chaque ligne, ces recettes sont décomposées en deux éléments, suivant le sens du trafic. Nous avons pris des mesures pour permettre une appréciation, aussi complète que possible, des éléments de l'exploitation et l'utiliser lorsque le moment viendra de prendre d'autres mesures pour assurer le service des mêmes populations dans des conditions moins onéreuses pour le département. Ce moment n'est pas bien éloigné, car le contrat actuel doit expirer avant le 31 décembre 1936.

I" Le Service du Contrôle possède donc, mois par mois, ligne par ligne, et pour chaque ligne dans les deux sens du trafic, ses éléments d'appréciation. Je ne les insère pas dans le présent rapport à cause de leur longueur, mais je les tiens à la disposition du Conseil Général s'il désire en prendre connaissance.

Il est intéressant de comparer, par catégories du trafic, les recettes de l'année 1934, première année de l'exploitation complète par véhicules routiers, avec les résultats des années 1929, 1930 et 1931, qui sont les trois dernières de l'exploitation par voies ferrées. Les années 1932 et 1933

furent celles d'une exploitation mixte transitoire, dont ces résultats peuvent être négligés dans la comparaison que nous cherchons.

(...)

Il est donc bien apparent que le trafic a beaucoup diminué. Cependant, comme je l'ai dit au début du présent rapport, aucune réclamation ne nous est parvenue, et tout porte à penser que les moyens de transport mis par la Compagnie fermière à la disposition du Public ont été suffisants pour les besoins à desservir. La diminution du trafic a deux causes principales, qui ne sont pas spéciales aux tramways de Tarn-et-Garonne : La première est la crise économique de plus en plus dure qui restreint tous les transports. La deuxième est le développement toujours plus grand des moyens personnels de transport automobile, qui porte un grave préjudice à toutes les entreprises de transports en commun, à commencer par celles dont les installations coûteuses avaient pour contrepartie un monopole de fait. Ce monopole subissant des restrictions de plus en plus accusées, l'équilibre des entreprises est de plus en plus compromis.

En fait, avec le développement et la commodité toujours plus grande des moyens de transports routiers, les pouvoirs publics n'ont plus les mêmes raisons qu'autrefois de mettre à la disposition des populations rurales des services de transports en commun qui ont été longtemps le seul moyen pratique pour atténuer l'isolement des campagnes.

Liquidation du Réseau

Usant de la latitude laissée au département par le Ministre des Travaux Publics, le Service du Contrôle a entrepris la liquidation du réseau. Les opérations les plus importantes ont porté sur : La vente de traverses en approvisionnement, devenues inutiles pour l'entretien des voies ; L'enlèvement des voies ferrées, à l'exception des gares terminus, où se trouve encore entreposé le matériel roulant ; la vente des anciens ateliers de réparations à Montauban avec les bâtiments et un terrain suffisant pour en permettre l'exploitation ;

La vente du matériel roulant.

Le tableau ci-dessous résume les ventes effectuées jusqu'à ce jour et en indique le montant, qui s'élève à 763.765 francs.

(...)

Quand le matériel roulant sera enlevé, nous pourrons procéder à la vente des voies dans les gares terminus, et nous avons déjà des offres.

En ce qui concerne les terrains, nous les avons divisés en trois catégories ; 1° Ceux qui sont en bordure immédiate des routes nationales. Ils sont remis au Service des Ponts et Chaussées, pour permettre l'élargissement des routes. Ces terrains sont peu nombreux ; 2° Ceux qui sont en bordure des chemins vicinaux et ruraux. Ils sont remis au Service Vicinal, pour permettre l'élargissement et l'amélioration des chemins en cause ; 3° Ceux qui ne sont pas utilisables par des services routiers. Ils seront vendus aux enchères publiques dans chaque chef-lieu de canton, en laissant aux anciens propriétaires la faculté d'opter pour enchère la plus élevée.

La répartition des terrains dans ces trois catégories a été approuvée par la Commission Départementale pour les lignes suivantes : Le 13 octobre 1934, pour les lignes de Montauban à Molières et de Montauban à Verdun.

Le 1er décembre 1934, pour la ligne de Montauban à Monclar.

Le 26 décembre 1934, pour la ligne de Caussade à Caylus.

Le 23 février 1935, pour la ligne de Castelsarrasin à Lavit.

Pour la ligne de Valence à Montaignu, l'accord avec le Service vicinal a été établi, et le dossier sera présenté à la Commission départementale, qui pourra statuer dans sa

réunion d'avril 1935.

La vente aux enchères publiques est préparée pour les terrains situés dans le canton de Montech. Dans ses réunions du 23 février et du 30 mars 1935, la Commission Départementale a donné son approbation aux propositions présentées, et l'on procédera très prochainement à la vente.

Le dossier, relatif aux terrains situés dans le canton de Verdun, est préparé. On procède en ce moment à l'estimation des mises à prix, et les propositions seront transmises ensuite à la Commission départementale.

La préparation des dossiers pour les autres cantons suivra sans arrêt, mais il faut se rendre compte que cette préparation est assez longue, en raison du nombre élevé des terrains à vendre.

En ce qui concerne le mobilier, le matériel et l'outillage encore déposés dans les gares du réseau, la Commission Départementale a décidé, dans sa réunion du 30 mars 1935, que tous les objets seraient remis, dans chaque canton, à un huissier, et pour Montauban, au Commissaire-priseur. Ces officiers publics devront procéder, suivant les formes légales, à la vente aux enchères. Le dossier pour le canton de Montech est prêt, et nous avons entamé avec l'huissier de Montech les formalités de la remise. La préparation des autres dossiers cantonaux sera poursuivie sans arrêt.

Il est permis d'espérer que la vente des terrains et des bâtiments fera rentrer dans la Caisse du département une somme assez élevée.

Il est encore difficile d'en apprécier l'importance, mais les premières ventes qui seront réalisées nous fourniront des éléments d'appréciation. Nous avons évalué les mises à prix sur des bases qui nous ont paru raisonnables, quoique modérées, mais la situation économique des campagnes, qui est actuellement précaire, comporte beaucoup d'incertitudes sur l'accueil qui sera fait à nos offres.

1939

Réseau - Situation au 1er mars 1939

M. Cabrit, rapporteur.

M. le Préfet nous communique un rapport de M. l'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, relatif à la situation au 1er mars 1939 de la liquidation de l'ancien réseau de tramways départementaux.

Il résulte de ce document que 250 lots sont encore invendus sur les 617 que comprenait le réseau entier. Des propositions pour la cession des lots invendus ont été faites, d'une part au Service Vicinal pour les parcelles attenantes aux chemins vicinaux et, d'autre part, aux maires des Communes, en vue de la création de certains chemins ruraux.

Ces propositions n'ont eu encore aucune suite et M. l'Ingénieur en Chef nous indique, par ailleurs, que le produit des ventes, terrains compris, effectuées à ce jour, s'élève à la somme de 1.417.069 Fr. 40. à laquelle il convient d'ajouter 55.178 francs, par la S. N. C. F. pour matériaux récupérés dans la remise en état des lieux dans les

gares d'échange.

Jet ne crois pas devoir vous donner de plus grandes précisions sur la question. Je vous demande simplement de donner acte à M. le Préfet de sa communication. »

M. Le président. — Acte est donné.

Nota :

le budget départemental est en 1939 de 9.397.521,52 francs

À titre indicatif, selon l'Insee, le franc de 1939 vaudrait 0,56 euro de 2023

soit pour la vente d'un montant de 1.417.069 Fr en 1939, 793 558,64 euros.

La vente du réseau représente environ 15 % du budget de 1939 mais les recettes sont réparties sur plusieurs exercices de 1935 à 1939.

* les comptes-rendus sont tous disponibles sur le site de Gallica.

Dossiers Darras et Clémencey

Ces dossiers (qui sont très proches par le tracé et le cahier des charges) méritent un éclairage particulier (ils sont déjà présentés page 14 et suivantes, notamment pour les cartes du tracé prévu).

Dans les pages qui suivent, nous avons choisi de mettre en valeur le cahier des charges (il est standard, mais annoté pour être personnalisé et adapté au projet Caussade-Caylus). Et le mémoire descriptif qui pour sa part est consacré à ce dossier.

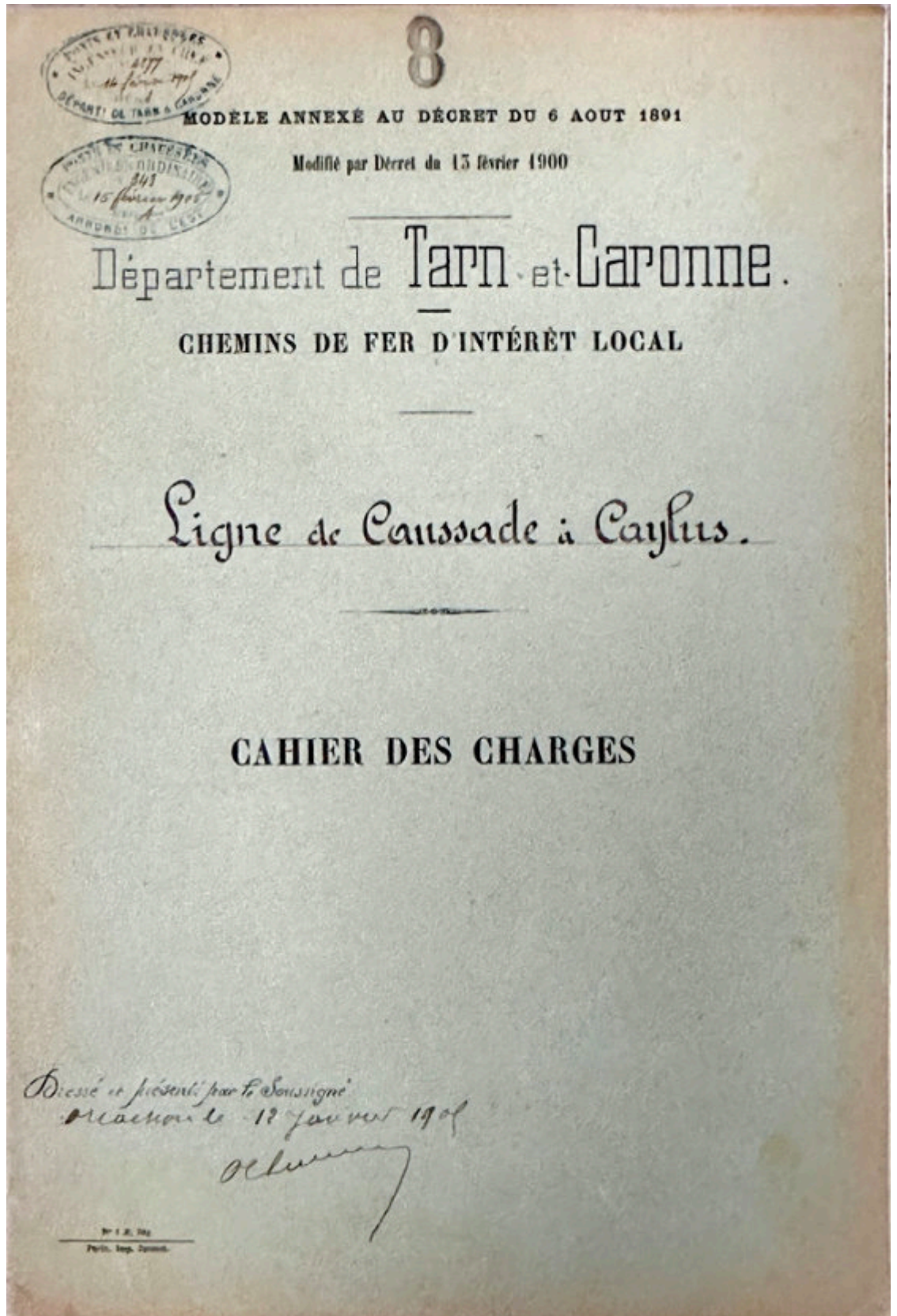
La qualité du dossier dont les cartes, le profil en long très détaillé, les plans des ouvrages d'art, le chiffrage des investissements... tout trahit le lien avec de institutions qui n'ont rien de local : entreprises de BTP, finance...

Ci-contre, la proposition Clémencey qui est la version voie d'1 mètre du projet Darras (voie normale).

Ce qui semble une adaptation : voie étroite après voie normale fait conforter le point de vue évoqué page 23 : les deux personnages sont associés, unis pour emporter la concession de cette ligne. ■

Nous nous excusons pour la qualité des reproductions, les pages ayant été photographiées à main levée.

Source Archives départementales du Tarn-et-Garonne



CAHIER DES CHARGES

POUR LA CONCESSION

003

CHEMINS DE FER D'INTÉRÊT LOCAL

TITRE PREMIER.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

ARTICLE PREMIER.

Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la Station de Caussade (Chemins de fer d'Orléans) après avoir passé au-dessus de la ville, le tracé se dirige vers l'Est, passant à niveau la N^o 20 de Paris à Toulouse, le ruisseau de Caylus et la petite rivière de la Lère. Il se développera ensuite dans les prairies et viendra se terminer au carrefour. **Art. 2.** sur lequel est construit le village

+ Tracé.
de Montels sans passer
traverse à niveau le Ch^e de
Caussade à Caylus pour
atteindre les carrefours par
un chemin de terre de
Lepetit, pour terminer
de la ligne projetée

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de dix-huit mois à compter de la même date.

Début d'exécution.

Art. 3.

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances sans que les projets en aient été approuvés, conformément à l'article 3 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le Conseil Général et, pour les projets de détail des ouvrages, par le Préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du Ministre des travaux publics, dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

Approbation des projets.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au Préfet, dans les six mois au plus tard de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Le Préfet, après avoir pris l'avis de l'Ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au Conseil Général qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au Ministre des travaux publics par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions des projets ainsi approuvés sera remise au concessionnaire avec la mention de la décision approbative du Conseil Général; l'autre restera entre les mains du Préfet.

Avant comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

ART. 4.

Projets antérieurs.

Le concessionnaire pourra prendre copie, sans déplacement, de tous les plans, nivellements et devis qui auraient été antérieurement dressés aux frais du

ART. 5.

Plans à fournir.

Les projets d'ensemble qui doivent être produits par le concessionnaire comprennent pour la ligne entière ou pour chaque section de la ligne :

- 1° Un extrait de la carte au $\frac{1}{100000}$;
- 2° Un plan général à l'échelle de $\frac{1}{10000}$;
- 3° Un profil en long à l'échelle de $\frac{1}{1000}$ pour les longueurs et de $\frac{1}{1000}$ pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer, pris pour plan de comparaison. Au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :
 - Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;
 - La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;
 - La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières.
- 4° Un certain nombre de profils en travers, à l'échelle de 0^m,005 pour mètre et le profil type de la voie à l'échelle de 0^m,02 pour mètre;
- 5° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long.

La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

ART. 6.

Acquisition de terrains.
Ouvrages d'art.
Établissement de la deuxième voie.

Le concessionnaire sera tenu d'exécuter à ses frais une seconde voie, lorsque la recette brute kilométrique aura atteint le chiffre de _____ francs pendant une année. En dehors du cas prévu par le paragraphe précédent, il pourra, à toute époque de la concession, être requis par le Préfet au nom du département, et par le Ministre des travaux publics au nom de l'État, d'exécuter et d'exploiter une seconde voie sur tout ou partie de la ligne, moyennant le remboursement des frais d'établissement de ladite voie.

Si les travaux de la double voie requise ne sont pas commencés et poursuivis dans les délais et conditions prescrites par la décision qui les a ordonnés, l'Administration pourra mettre le chemin de fer tout entier sous séquestre et exécuter elle-même les travaux.

Les terrains acquis pour l'établissement du chemin de fer ne pourront pas recevoir une autre destination.

ART. 7.

Largeur de la voie
Gabarit du matériel roulant.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de *un mètre*

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas *deux mètres centimètres* et celle du matériel roulant, *deux mètres quatre centimètres*.

y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, ne dépassera pas deux mètres trente cinq cent. : La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails y compris toutes saillies, sera au plus de quatre mètres vingt cent. pour les locomotives et de _____ pour les autres véhicules et leurs chargements.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de _____

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast sera de _____

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins _____ et l'on ménagera, au pied de chaque talus du ballast une banquette de largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à quatre-vingt-dix centimètres (0^m,90) au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

A moins d'une autorisation spéciale de l'Administration, il devra être réservé entre les obstacles isolés se trouvant au-dessus du niveau des marchepieds latéraux le long des voies principales et les parties les plus saillantes du matériel roulant une distance d'au moins soixante centimètres (0^m,60).

Le concessionnaire établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le Préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

Art. 8.

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à Cent mètres

Une partie de quarante mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum des déclivités est fixé à 0.030 millimètres par mètre.

Une partie horizontale de cinquante mètres au moins devra être ménagée entre deux déclivités consécutives de sens contraire et versant leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

Le concessionnaire aura la faculté, dans des cas exceptionnels, de proposer aux dispositions du présent article les modifications qui lui paraîtraient utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable du Préfet.

Art. 9.

Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le Préfet, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après : Caussade, Septfonds, Lavauette-Monpaulac et Caylus.

Si pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires d'accord entre le Préfet et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le Préfet, le concessionnaire entendu.

Alignements et courbes.
Pentes et rampes.

Gares et stations.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le Préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le Préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au Préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

- 1° D'un plan à l'échelle de $\frac{1}{200}$ indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;
- 2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre par mètre;
- 3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

ART. 10.

Traversée des routes et chemins.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir les communications interceptées par le chemin de fer, suivant les dispositions qui seront approuvées par l'Administration compétente.

ART. 11.

Passages au-dessus des routes et chemins.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par le Ministre des travaux publics ou le Préfet, suivant le cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à six mètres (6^m,00) pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal ou rural.

Pour les viaducs, la hauteur libre, à partir du sol de la route, au-dessus de la chaussée dans toute sa largeur ne sera pas inférieure à quatre mètres trente centimètres (4^m,30).

La largeur entre les parapets sera au moins de $\frac{1}{2}$ m; 20. La hauteur de ces parapets ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à un mètre (1^m,00).

Sur les lignes et sections pour lesquelles la compagnie exécutera les ouvrages d'art pour deux voies, la largeur des viaducs entre les parapets sera au moins de

ART. 12.

Passages au-dessous des routes et chemins.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par le Ministre des travaux publics ou le Préfet, suivant les cas, en tenant compte des circonstances locales; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8^m,00) pour la route nationale, à six mètres (6^m,00) pour la route départementale et pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4^m,00) pour un simple chemin vicinal ou rural.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de _____ pour les chemins à une voie, et de _____ sur les lignes ou sections pour lesquelles le concessionnaire exécutera les ouvrages d'art pour deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2^m,00) au moins au-dessus du niveau du rail. La distance verticale qui sera ménagée au-dessus des rails pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à

ART. 13.

Passages à niveau.

Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails et contre-rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle inférieur à 45°, à moins d'une autorisation formelle de l'Administration supérieure.

L'ouverture libre des passages à niveau sera d'au moins six mètres (6^m,00) pour les routes nationales et départementales et les chemins vicinaux de grande communication, et d'au moins quatre mètres (4^m,00) pour tous les autres chemins.

Le Préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire, les types des barrières qu'il devra poser aux passages à niveau, ainsi que des abris ou maisons de gardes à établir. Il peut dispenser d'établir des maisons de gardes ou des abris et même de poser des barrières au croisement des chemins peu fréquentés.

La déclivité des routes et chemins aux abords des passages à niveau sera réduite à vingt millièmes au plus sur dix mètres de longueur de part et d'autre de chaque passage.

ART. 14.

Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0^m,03) par mètre pour les routes nationales, et cinq centimètres (0^m,05) pour les routes départementales et les chemins vicinaux. Le Préfet restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, en ce qui touche les routes départementales et les chemins vicinaux; le Ministre statuera en tout ce qui touche les routes nationales.

Rectifications des routes.

ART. 15.

Le concessionnaire sera tenu de rétablir et d'assurer à ses frais, pendant la durée de sa concession, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours aurait été arrêté, suspendu ou modifié par ces travaux, et de prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'insalubrité pouvant résulter des chambres d'emprunt.

Écoulement des eaux, débouché des ponts.

Les viaducs à construire à l'encontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques auront au moins *4^m, 2000* de largeur entre les parapets sur les chemins à une voie, et sur les chemins à deux voies, et ils présenteront en outre les garages nécessaires pour la sécurité des ouvriers de la voie. La hauteur des parapets ne pourra être inférieure à un mètre (1^m,00).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'Administration, suivant les circonstances locales.

Dans tous les cas où l'Administration le jugera utile, il pourra être accolé aux ponts établis par le concessionnaire, pour le service du chemin de fer, une voie charretière ou une passerelle pour piétons. L'excédent de dépense qui en résultera sera supporté, suivant les cas, par l'État, le département ou les communes intéressées, d'après l'évaluation contradictoire qui sera faite par les ingénieurs ou les agents désignés par l'autorité compétente et par les ingénieurs de la compagnie.

ART. 16.

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et de largeur pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à deux mètres (2^m,00) au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à cinquante mètres (50^m) de distance de chaque côté, et seront disposés en quinconce d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de

Souterrains.

La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à . L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2^m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

*à maintenir
puisque il est
provisoire*

ART. 17.

A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, le concessionnaire sera tenu de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

Maintien des communications.

A la rencontre des routes nationales ou départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais du concessionnaire, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve aucune interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'Administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

ART. 18.

Exécution des travaux.

Le concessionnaire n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; il sera tenu de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'Administration.

ART. 19.

Voies.

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront en *acier* et du poids de *trrente* { 30 } kilogrammes au moins par mètre courant sur les voies de circulation.

L'espacement maximum des traverses sera de _____ d'axe en axe.

ART. 20.

Clôtures.

Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le Préfet. Le concessionnaire pourra, conformément à l'article 20 de la loi du 11 juin 1880, être dispensé de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais il devra fournir des justifications spéciales pour être dispensé d'en établir :

- 1° Dans la traversée des lieux habités ;
- 2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;
- 3° Sur dix mètres de longueur au moins de chaque côté des passages à niveau ;
- 4° Aux abords des stations.

ART. 21.

Indemnités de terrains et de dommages.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par le concessionnaire.

ART. 22.

Droits conférés au concessionnaire.

L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'Administration en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc., et il demeure en même temps soumis à toutes les obligations qui dérivent, pour l'Administration, de ces lois et règlements.

ART. 23.

Servitudes militaires.

Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, le concessionnaire sera tenu, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

ART. 24.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine qui pourraient être imposés par le Ministre des travaux publics, ainsi que les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge du concessionnaire.

Mines.

ART. 25.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. Les travaux que le Ministre des travaux publics pourrait ordonner à cet effet seront exécutés par les soins et aux frais du concessionnaire.

Carrières.

ART. 26.

Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du Préfet, sous l'autorité du Ministre des travaux publics.

Contrôle et surveillance
des travaux.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées entre entrepreneurs agréés à l'avance ; toutefois, si le conseil d'administration juge convenable, pour une entreprise ou une fourniture déterminée, de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du Préfet auront pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

ART. 27.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé à la reconnaissance et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le Préfet désignera.

Réception des travaux.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le Préfet autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit ; après cette autorisation, le concessionnaire pourra mettre lesdites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer, laquelle sera faite dans la même forme que les réceptions partielles.

ART. 28.

Immédiatement après l'achèvement des travaux et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne ou de chaque section, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant du département, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Il fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le Préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Bornage et plan cadastral.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de

l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée dans les archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

ART. 29.

Entretien.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence du Préfet et aux frais du concessionnaire, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 39.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le Préfet rendra exécutoires.

ART. 30.

Gardiens.

Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, partout où la nécessité en aura été reconnue par le Préfet, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie et celle de la circulation sur les points où le chemin de fer traverse à niveau des routes ou chemins publics.

ART. 31.

Matériel roulant.

Le matériel roulant qui sera mis en circulation sur le chemin de fer concédé devra passer librement dans le gabarit, dont les dimensions sont définies par le deuxième paragraphe de l'article 7. Il devra satisfaire aux conditions fixées ou à fixer pour les transports militaires.

Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consommer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'Administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles et satisfaire à toutes les conditions fixées ou à fixer pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer. Elles seront suspendues sur ressorts

L'étage inférieur sera complètement couvert, garni de banquettes avec dossiers, fermé à glaces, muni de rideaux et éclairé pendant la nuit;

Les dossiers et les banquettes devront être inclinés et les dossiers seront élevés à la hauteur de la tête des voyageurs.

Il y aura des places de classes; on se conformera, pour la disposition particulière des places de chaque classe, aux prescriptions qui sont arrêtées par le Préfet.

L'intérieur de chaque compartiment contiendra l'indication du nombre de places de ce compartiment.

Le Préfet pourra exiger, en outre, pour les voitures de voyageurs, les dispositions

Les voitures à voyageurs seront chauffées pendant la saison froide, sauf exceptions autorisées par le Préfet, sur l'avis du service du contrôle.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant, seront de bonne et solide construction.

Le concessionnaire sera tenu, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Le nombre des voitures à frein qui doivent entrer dans la composition des trains sera réglé par le Préfet en rapport avec les déclivités de la ligne.

Les machines locomotives, tenders, voitures, wagons de toute espèce, plates-formes composant le matériel roulant, seront constamment tenus en bon état.

ART. 32.

Le nombre minimum des trains qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à *trois dans chaque sens*

Nombre minimum des trains.

ART. 33.

Le concessionnaire supportera les dépenses qu'entraînera l'exécution des ordonnances, décrets, décisions ministérielles et arrêtés préfectoraux rendus ou à rendre par application de la loi du 15 juillet 1845 et de celle du 11 juin 1880, au sujet de la police et de l'exploitation du chemin de fer.

Règlements de police et d'exploitation.

Le concessionnaire sera tenu de soumettre à l'approbation du Préfet les règlements de service intérieur relatifs à l'exploitation du chemin de fer.

Le Préfet déterminera, sur la proposition du concessionnaire et sur l'avis du service du contrôle, le maximum de la vitesse des convois de voyageurs et de marchandises sur les différentes sections de la ligne, la durée du trajet et le tableau de la marche des trains.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

ART. 34.

La durée de la concession pour la ligne *us* mentionnée à l'article 1^{er} du présent cahier des charges commencera à courir de la date de la loi qui approuvera la concession. Celle-ci prendra fin le *inquante ans après cette date*

Durée de la concession.

ART. 35.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession et par le seul fait de cette expiration, le *Département* sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Expiration de la concession.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les usines et installations de toute nature établies en vue de la production et du transport de l'énergie électrique ou autre destinée à l'exploitation du chemin de fer, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également dudit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voie, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le *Département* aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, le *Département* se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire

dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel au *Département*

Le *Département* sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts; et réciproquement, si le *Département* le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, le *Département* ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

ART. 36.

Rachat de la concession.

Le *Département* aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de *quinze* ans sera compté à partir de la mise en exploitation effective de la ligne entière, ou au plus tard à partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 2 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est demandé par le *Département* après l'expiration des *quinze* premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les *sept* (*7*) années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des *cinq* autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des *sept* années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les *soixante* mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant les deux derniers paragraphes de l'article 33, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour le *Département*

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas, où, le chemin concédé ayant été déclaré d'intérêt général, l'État sera substitué à dans tous les droits que ce dernier tient de la loi du 11 juin 1880 et du présent cahier des charges.

Si l'État rachète la concession passé le terme de *quinze* années qui est fixé dans le paragraphe premier du présent article, le rachat sera opéré suivant les dispositions qui précèdent. Dans le cas où, au contraire, l'État déciderait de racheter la concession avant l'expiration de ce terme, l'indemnité qui pourra être due au concessionnaire sera liquidée par une commission spéciale, conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880

ART. 37.

Déchéance.

Si le concessionnaire n'a pas remis au Préfet les projets définitifs où s'il n'a pas commencé les travaux dans les délais fixés par les articles 2 et 3, il encourra la

déchéance qui sera prononcée par le Ministre des travaux publics après une mise en demeure, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

Dans ces deux cas, la somme de _____ qui aura été déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 66, à titre de cautionnement, deviendra la propriété *du département* et lui restera acquise.

ART. 38.

Faute par le concessionnaire d'avoir poursuivi et terminé les travaux dans les délais et conditions fixés par l'article 2, faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, et dans le cas prévu par l'article 40 de la loi du 11 juin 1880, il encourra soit la perte partielle de son cautionnement dans les conditions prévues par l'acte de concession, soit la perte totale de ce cautionnement, soit enfin la déchéance. Dans tous les cas, il sera statué sur la demande *du département*, après mise en demeure, par le Ministre des travaux publics, sauf recours au Conseil d'État par la voie contentieuse. Dans les deux premiers cas, le cautionnement sera reconstitué dans le mois de la décision ministérielle.

Achèvement des travaux
en cas de déchéance.

Dans le cas de déchéance, il sera pourvu tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par le concessionnaire, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Nul ne sera admis à concourir à cet adjudication s'il n'a été préalablement agréé par le Préfet.

A cet effet, les personnes qui voudraient concourir seront tenues de déclarer, dans le délai qui sera fixé, leur intention, par écrit déposé à la préfecture et accompagné des pièces propres à justifier des ressources nécessaires pour remplir les engagements à contracter.

Ces pièces seront examinées par le Préfet en conseil de préfecture. Chaque soumissionnaire sera informé de la décision prise en ce qui le concerne, et, s'il y a lieu, du jour de l'adjudication.

Les personnes qui auront été admises à concourir devront faire, soit à la Caisse des dépôts et consignations, soit à la trésorerie générale du département, le dépôt de garantie, qui devra être égal au moins au trentième de la dépense à faire par le concessionnaire.

L'adjudication aura lieu suivant les formes indiquées aux articles 11, 12, 13, 15 et 16 de l'ordonnance royale du 10 mai 1829.

Les soumissions ne pourront être inférieures à la mise à prix.

Le nouveau concessionnaire sera soumis aux clauses du présent cahier des charges, et substitué au concessionnaire évincé pour recevoir les subventions de toute nature à échoir aux termes de l'acte de concession; le concessionnaire évincé recevra de lui le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

La partie du cautionnement qui n'aura pas encore été restituée deviendra la propriété du

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois. Cette fois, les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix. Si cette seconde tentative reste également sans résultats, le concessionnaire sera définitivement déchu de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemins de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à

ART. 39.

Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, le Préfet prendra immédiatement aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Interruption de l'exploitation.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, le concessionnaire n'a pas valablement justifié qu'il est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'il ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépen-

dances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

ART. 40.

Cas de force majeure.

Les dispositions des trois articles qui précèdent ne seraient pas applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatées.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS
ET DES MARCHANDISES.

ART. 41.

Tarif des droits à percevoir.

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.

1° PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE.

Grande vitesse.

Voyageurs....	{	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0.067	0.033	0.10
		Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourées (2 ^e classe).....	0.050	0.025	0.075
		Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).....	0.037	0.018	0.055

Enfants. { Au-dessous de 3 ans les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.
De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.
Au dessus de 7 ans ils payent place entière.

Chiens transportés dans les trains de voyageurs..... 0.010 0.005 0.015
Sans que la perception puisse être inférieure à

Petite vitesse.

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs.....	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0.01	0.01	0.02

Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.

	PRIX		
	DE PÉAGE.	DE TRANSPORT.	TOTAL.
Voyageurs....			
{ Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1 ^{re} classe).....	0.067	0.033	0.10
{ Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourées (2 ^e classe).....	0.050	0.025	0.075
{ Voitures couvertes et fermées à vitres (3 ^e classe).....	0.037	0.018	0.055
Enfants. { Au-dessous de 3 ans les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent.			
{ De 3 à 7 ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte; toutefois, dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.			
{ Au dessus de 7 ans ils payent place entière.			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs.....	0.010	0.005	0.015
Sans que la perception puisse être inférieure à			
<i>Petite vitesse.</i>			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.....	0.07	0.03	0.10
Veaux et porcs.....	0.025	0.015	0.04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.....	0.01	0.01	0.02

2° PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE

Marchandises transportées à grande vitesse.

Huitres. — Poissons frais. — Denrées. — Excédents de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs.....

Marchandises transportées à petite vitesse.

- 1^{re} classe. { Spiritueux. — Huiles. — Bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques. — Produits chimiques non dénommés. — Œufs. — Viande fraîche. — Gibier. — Sucre. — Café. — Drogues. — Épiceries. — Tissus. — Denrées coloniales. — Objets manufacturés. — Armes.....
- 2^e classe. { Blés. — Grains. — Farines. — Légumes farineux. — Riz, maïs, chataignes et autres denrées alimentaires non dénommées. — Chaux et plâtre. — Charbon de bois. — Bois à brûler dits *de corde*. — Perches. — Chevrons. — Planches. — Madriers. — Bois de charpente. — Marbre en bloc. — Albâtre. — Bitume. — Cotons. — Laines. — Vins. — Vinaigres. — Boissons. — Bières. — Levure sèche. — Coke. — Fers. — Cuivres. — Plomb et autres métaux ouvrés ou non. — Fontes moulées.....
- 3^e classe. { Pierres de taille et produits de carrières. — Minerais autres que les minerais de fer. — Fonte brute. — Sel. — Moellons. — Meulrières. — Argiles. — Briques. — Ardoises.....
- 4^e classe. { Houille. — Marne. — Cendres. — Fumiers. — Engrais. — Pierres à chaux et à plâtre. — Pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes. — Minerais de fer. — Cailloux et sables.

Tarif spécial par wagon complet.

Marchandises des 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e classes.....

Les foins, fourrages, pailles et toutes marchandises ne pesant pas six cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube, par wagon et par kilomètre.

3° VOITURES ET MATÉRIEL ROULANT TRANSPORTÉS A PETITE VITESSE.

Par pièce et par kilomètre.

Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes.....
 — pouvant porter plus de 6 tonnes.....

PRIX		
DE PÉAGE.	DE TRANSPORT.	TOTAUX.
0.20	0.16	0.36
0.09	0.07	0.16
0.08	0.06	0.14
0.06	0.04	0.10
0.05	0.03	0.08
0.04	0.02	0.06
0.09	0.06	0.15
0.12	0.08	0.20

Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....
 Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....
 Tender de 7 à 10 tonnes.....
 Tender de plus de 10 tonnes.....

Les machines locomotives seront considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remarqué, soit de voyageurs, soit de marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender, marchant sans rien traîner.

Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.

Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....

Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....

Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.

Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc. ; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.

Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....

Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....

4^e SERVICE DES POMPES FUNÈRES ET TRANSPORT DES CERCUEILS.

Grande vitesse.

Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....

Chaque cercueil confié à l'Administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.....

Et pour les trains express, dans une voiture spéciale au prix de.....

	PRIX		
	DE RÉGIE.	DE TRANSPORT.	TOTAL.
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	1 30	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi).....	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes.....	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes.....	1 35	0 90	2 25
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.....	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc.....	0 18	0 14	0 32
Voitures de déménagement à deux ou quatre roues, à vide.....	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus du prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre.....	0 08	0 06	0 14
Une voiture des pompes funèbres renfermant un ou plusieurs cercueils sera transportée aux mêmes prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes.....	0 36	0 28	0 64
Chaque cercueil confié à l'Administration du chemin de fer sera transporté, pour les trains ordinaires, dans un compartiment isolé, au prix de.....	0 18	0 12	0 30
Et pour les trains express, dans une voiture spéciale au prix de.....			

Les prix déterminés ci-dessus ne comprennent pas l'impôt dû à l'Etat.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à *six* kilomètres, elle sera comptée pour *six* kilomètres.

Le tableau des distances entre les diverses stations sera arrêté par le Préfet d'après le procès-verbal de chainage dressé contradictoirement par le concessionnaire et les ingénieurs du contrôle. Ce chainage sera fait suivant la voie la plus courte, d'axe en axe, des bâtiments des voyageurs, des stations extrêmes. Les tarifs proposés d'après cette base seront soumis à l'homologation du Préfet ou du Ministre des travaux publics, suivant les distinctions résultant de l'article 5 de la loi du 11 juin 1880.

Le poids de la tonne est de 1,000 kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par 10 kilogrammes.

Ainsi, tout poids compris entre 0 et 10 kilogrammes paiera comme 10 kilogrammes, entre 10 et 20 kilogrammes, comme 20 kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédents de bagages et de marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de 0 à 5 kilogrammes; 2° au-dessus de 5 jusqu'à 10 kilogrammes; 3° au-dessus de 10 kilogrammes, par fraction indivisible de 10 kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être inférieur à *quarante centimes (0,40)*

ART. 42.

A moins d'une autorisation spéciale et révocable du Préfet, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures ou compartiments de toutes classes en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux de chemin de fer.

Composition des trains.

ART. 43.

Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 30 kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Bagages.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à 20 kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

ART. 44.

Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais, sauf les exceptions formulées aux articles 45 et 46 ci-après, aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Assimilation
des classes de marchandises.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par le concessionnaire; elles seront immédiatement affichées et soumises à l'Administration, qui prononcera définitivement.

ART. 45.

Les droits de péage et les prix de transports déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de

Transport de masses indivisibles.

Néanmoins le concessionnaire ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de *trois à cinq mille Kgs (3 à 5 000)*; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Le concessionnaire ne pourra être contraint à transporter les masses pesant plus de *Cinq mille Kgs*.

Si, nonobstant la disposition qui précède, le concessionnaire transporte des masses indivisibles pesant plus de *Cinq mille Kgs — 5000/* il devra pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'Administration, sur la proposition du concessionnaire.

ART. 46.

Exceptions: envoi par groupe.

Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif et qui ne pèsent pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels les règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait 5,000 francs.

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédents de bagages pesant isolément 40 kilogrammes et au-dessous.

Toutefois les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédents de bagages qui pèsent ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets ou colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulage et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par le Préfet, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition du concessionnaire.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de 40 kilogrammes.

ART. 47.

Abaissement des tarifs.

Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposé par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du Préfet ou du Ministre des travaux publics suivant les distinctions établies par l'article 5 de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionnaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

ART. 48.

Le concessionnaire sera tenu d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux, au fur et à mesure de leur réception; mention sera faite, sur le registre de la gare de départ, du prix total dû pour le transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandises sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains du concessionnaire et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, le concessionnaire sera tenu de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Délais d'expédition.

ART. 49.

Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques sont expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à grande vitesse, seront expédiés par le premier train de voyageurs comprenant des voitures de toutes classes et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Les colis seront mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit, approuvé par le Préfet pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition du concessionnaire, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

Le Préfet déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Délais de livraison.

ART. 50.

Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire. Il en sera de même des frais de transbordement qui seront faits dans les gares de raccordement de la ligne concédée avec une ligne présentant une largeur de voie différente.

Frais accessoires.

ART. 51.

Camionnage.

Le concessionnaire sera tenu de faire, soit par lui-même, soit par un intermédiaire dont il répondra, le factage et le camionnage pour la remise au domicile des destinataires de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

ART. 52.

Trajets particuliers.

A moins d'une autorisation spéciale du Préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le Préfet, agissant en vertu de l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

ART. 53.

Fonctionnaires ou agents du contrôle et de la surveillance.

Les fonctionnaires ou agents chargés de l'inspection du contrôle et de la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de voyageurs.

La même faculté sera accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

ART. 54.

Militaires et marins.

Dans le cas où le Gouvernement aurait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, le concessionnaire sera tenu de mettre immédiatement à sa disposition tous ses moyens de transport.

Le prix du transport qui sera opéré dans ces conditions, ainsi que le prix du transport des militaires ou marins voyageant soit en corps, soit isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission ou rentrant dans leurs foyers après libération, sera payé conformément aux tarifs homologués.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir une subvention par annuités au concessionnaire, le prix de ces transports sera fixé à la moitié des mêmes tarifs.

ART. 55.

Transports des prisonniers.

Le concessionnaire sera tenu, à toute réquisition, de mettre à la disposition de l'Administration un ou plusieurs compartiments de deuxième classe à deux banquettes, ou un espace équivalent, pour le transport des prévenus, accusés ou condamnés, et de leurs gardiens.

Il en sera de même pour le transport des jeunes délinquants recueillis par l'Administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

L'Administration pourra, en outre requérir l'introduction, dans les convois ordinaires, de voitures cellulaires lui appartenant, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Le prix de ces transports sera réglé dans les conditions indiquées à l'article précédent.

ART. 56.

Le concessionnaire sera tenu de réserver, dans chacun des trains circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, un compartiment spécial de la deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches ainsi que les agents du service des postes. L'espace réservé devra être fermé, éclairé et situé à l'étage inférieur des voitures.

Service des postes et télégraphes.

L'Administration des Postes aura le droit de fixer à une voiture déterminée de chaque convoi une boîte aux lettres dont elle fera opérer la pose et la levée par ses agents.

Elle pourra installer à ses frais, risques et périls et sous sa responsabilité, des appareils spéciaux pour l'échange des dépêches, sans arrêt des trains.

L'Administration des Postes pourra, aussi : 1° requérir un second compartiment dans les conditions indiquées au paragraphe premier; 2° requérir l'introduction de voitures spéciales lui appartenant dans les convois ordinaires du chemin de fer, à condition que les dimensions et le poids par essieu de ces voitures ne dépassent pas les dimensions et le poids à pleine charge du modèle le plus grand et le plus lourd qui sera affecté au service régulier du chemin de fer.

Les prix des transports qui pourront être requis dans les conditions ci-dessus seront payés par l'Administration des Postes conformément aux tarifs homologués, sauf dans le cas où l'État se serait engagé à fournir au concessionnaire une subvention par annuités. Dans ce cas, la mise à la disposition du service des postes d'un compartiment, en conformité du paragraphe premier du présent article, sera effectuée gratuitement. Le prix de tous autres transports faits par le concessionnaire sur la réquisition de l'Administration des Postes est, dès à présent, fixé à la moitié des tarifs homologués.

Les agents des postes et des télégraphes en service ne seront également assujettis qu'à la moitié de la taxe dans le cas où la ligne serait subventionnée par le Trésor.

Dans le même cas, les matériaux nécessaires à l'établissement ou à l'entretien des lignes télégraphiques seront transportés à moitié prix des tarifs homologués.

L'Administration des Postes pourra enfin exiger, le concessionnaire et le département entendus, et après s'être mise d'accord avec le Ministre des travaux publics, qu'un train spécial dans chaque sens soit ajouté au service ordinaire. Dans ce cas que le chemin de fer soit subventionné ou non, le montant intégral des dépenses supplémentaires de toute nature que ce service spécial aura imposées au concessionnaire, déduction faite des produits qu'il aura pu en retirer, lui sera payé par l'Administration des Postes suivant le règlement qui en sera fait de gré à gré ou par deux arbitres. En cas de désaccord des arbitres, un tiers arbitre sera désigné par le Conseil de préfecture.

Les employés chargés de la surveillance du service des postes, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches et à la levée des boîtes, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure du chemin de fer.

Si le service des postes exige des bureaux d'entrepôt de dépêches dans les gares et stations, le concessionnaire sera tenu de lui fournir l'emplacement nécessaire; cet emplacement sera déterminé sous l'approbation du Ministre des travaux publics, l'Administration des Postes en payera le loyer dans le cas où le chemin de fer ne serait pas subventionné par l'État.

Lorsque le concessionnaire voudra changer les heures de départ des convois ordinaires, il sera tenu, dans tous les cas, d'avertir l'Administration des Postes quinze jours à l'avance.

ART. 57.

Lignes télégraphiques
et téléphoniques.

Le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais, s'il en est requis par le Ministre des travaux publics, les lignes et appareils télégraphiques ou téléphoniques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation. Il devra toutefois, avant l'établissement des lignes, se pourvoir de l'autorisation du Ministre des postes et des télégraphes.

Il pourra, avec l'autorisation du Ministre des Postes et des Télégraphes, se servir des poteaux de la ligne télégraphique ou téléphonique de l'État, sur les points où une ligne semblable existe le long de la voie : il ne pourra s'opposer à ce que l'État se serve des poteaux qu'il aura établis, afin d'y accrocher ses propres fils.

Le concessionnaire est tenu de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi des appareils télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que l'organisation à ses frais du contrôle de ce service par les agents de l'État.

Les agents des postes et des télégraphes voyageant pour le contrôle du service de la ligne électrique du chemin de fer ou du service postal exécuté sur cette ligne auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du concessionnaire, sur le vu de cartes personnelles qui leur seront délivrées.

Dans le cas où l'État s'engagerait à fournir au concessionnaire une subvention par annuités, la même gratuité s'appliquerait aux agents voyageant pour la construction ou l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques établies le long de la voie ferrée.

Le Gouvernement aura la faculté de faire le long des voies toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ou de plusieurs lignes télégraphiques ou téléphoniques, sans nuire au service du chemin de fer. Il pourra aussi déposer sur les terrains dépendant du chemin de fer le matériel nécessaire à ces lignes; mais il devra le retirer dans le cas où il serait reconnu par le Préfet que le concessionnaire a besoin de ces terrains pour le service du chemin de fer.

Sur la demande du Ministre des postes et des télégraphes, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique ou téléphonique et son matériel.

Le concessionnaire sera tenu de faire garder par ses agents ordinaires les fils des lignes télégraphiques ou téléphoniques, de donner aux employés des télégraphes connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes.

En cas de rupture de fils télégraphiques ou téléphoniques, les employés du concessionnaire auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

En cas de rupture des fils télégraphiques ou téléphoniques ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'Inspecteur-Ingénieur de la ligne télégraphique, pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Il sera alloué au concessionnaire une indemnité de cinquante centimes par kilomètre parcouru par la machine, quand le dommage ne proviendra pas du fait du concessionnaire ou de ses agents.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais du concessionnaire, par les soins de l'Administration des lignes télégraphiques.

Le concessionnaire ne pourra se refuser à recevoir et à transmettre les télégrammes officiels par ses fils et appareils, et dans des conditions qui seront déterminées par le Ministre des postes et des télégraphes.

Dans le cas où le Ministre des postes et des télégraphes jugera utile d'ouvrir au service privé certaines gares de la ligne, il devra s'entendre avec le concessionnaire pour régler les conditions et le prix de ce service.

Les fonctionnaires, agents et ouvriers commissionnés, chargés de la construction, de la surveillance et de l'entretien des lignes télégraphiques ou téléphoniques, ont accès dans les gares et stations et sur la voie ferrée et ses dépendances, pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

ART. 58.

Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces travaux, mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour le concessionnaire.

Construction de nouvelles voies de communication.

ART. 59.

Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situé le chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part du concessionnaire.

Concessions ultérieures de nouvelles lignes.

ART. 60.

Le Gouvernement, le département et les communes auront le droit de concéder de nouveaux chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Concessions de chemins de fer d'embranchement et de prolongement.

Le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, une indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour le concessionnaire.

Les concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation du paragraphe 1^{er} de l'article 31, ainsi que des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin objet de la présente concession, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans ce cas, lesdits concessionnaires ne payeront le prix du péage que pour le nombre de kilomètres réellement parcourus, un kilomètre entamé étant d'ailleurs considéré comme parcouru.

Dans le cas où les divers concessionnaires ne pourraient s'entendre sur l'exercice de cette faculté, le Ministre des travaux publics statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre eux à cet égard.

Le concessionnaire ne pourra toutefois être tenu à admettre sur ses rails un matériel dont le poids serait hors de proportion avec les éléments constitutifs de ses voies.

Dans le cas où un concessionnaire d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne qui fait l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans le cas où le concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les concessionnaires seraient tenus de s'arranger entre eux de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celui des concessionnaires qui se servira d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les concessionnaires ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service de toutes les lignes, l'Administration y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Gares communes.

Le concessionnaire sera tenu, si l'autorité compétente le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires desdits chemins.

Il sera fait un partage équitable des frais communs résultant de l'usage desdites gares, et les redevances à payer par les compagnies nouvelles seront, en cas de dissentiment, réglées par voie d'arbitrage.

En cas de désaccord sur le principe ou l'exercice de l'usage commun des gares, il sera statué, le concessionnaire entendu, savoir :

Par le Préfet, si les deux chemins sont d'intérêt local et situés dans le même département;

Par le Ministre, si les deux lignes ne sont pas situées dans le même département, ou si l'un des deux chemins est d'intérêt général.

Le concessionnaire se conformera aux mesures qui pourront lui être prescrites par l'Administration en vue d'établir des moyens de transbordement commodes pour les marchandises dans toutes les gares de raccordement avec une autre voie ferrée et en vue d'éviter, autant que possible, un parcours trop long aux voyageurs et aux marchandises devant passer d'une voie à l'autre.

Art. 61.

Embranchements industriels.

Le concessionnaire sera tenu de s'entendre avec tout propriétaire de carrières, de mines ou d'usines, avec tout propriétaire ou concessionnaire de magasins généraux et avec tout concessionnaire de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites ci-après, demanderait un embranchement; à défaut d'accord, le Préfet statuera sur la demande, le concessionnaire entendu.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de carrières, de mines et d'usines, des propriétaires ou concessionnaires de magasins généraux ou des concessionnaires de l'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure, et de manière qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin et aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle du Préfet. Le concessionnaire aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien, ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

Le Préfet pourra, à toutes époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie desdits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Le Préfet pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

Le concessionnaire sera tenu d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés destinés à faire communiquer des établissements de carrières, de mines ou d'usines, de magasins généraux ou d'outillage des ports maritimes ou de navigation intérieure avec la ligne principale du chemin de fer.

Le concessionnaire amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais.

Les wagons ne pourront d'ailleurs être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Ce temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées, nonobstant l'avertissement spécial donné par le concessionnaire, il pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit de loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les dépenses qui résulteront des mesures prescrites, s'il y a lieu, par le Préfet statuant sur l'avis du service du contrôle, pour la surveillance et le gardiennage des aiguilles et des barrières d'embranchement industriel, seront à la charge des propriétaires des embranchements; mais les gardiens seront nommés et payés par le concessionnaire.

En cas de difficulté, il sera statué par l'Administration, le concessionnaire entendu.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le Préfet pourra, sur la plainte du concessionnaire et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'Administration supérieure, et sans préjudice de tous dommages-intérêts que le concessionnaire serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser le concessionnaire de la fourniture et de l'envoi de son matériel sur les embranchements, il est autorisé à percevoir un prix fixe de *deux centimes (0.02)* par tonne pour le premier kilomètre et, en outre, *quatre centimes (0.04)* par tonne et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera 1 kilomètre.

Tarifs à percevoir
pour le matériel prêté.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais seront l'objet d'un règlement arrêté par le Préfet, sur la proposition du concessionnaire.

Tout wagon envoyé par le concessionnaire sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. Le concessionnaire sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de *trois mille cinq cents kilogrammes* déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons.

Le maximum sera révisé par le Préfet de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais du concessionnaire.

ART. 62.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Contribution foncière.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge du concessionnaire.

ART. 63.

Les agents et gardes que le concessionnaire établira, soit pour la réception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

Agents du concessionnaire

ART. 64.

Il pourra être institué près du concessionnaire un ou plusieurs commissaires chargés d'exercer une surveillance spéciale sur tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des agents du contrôle.

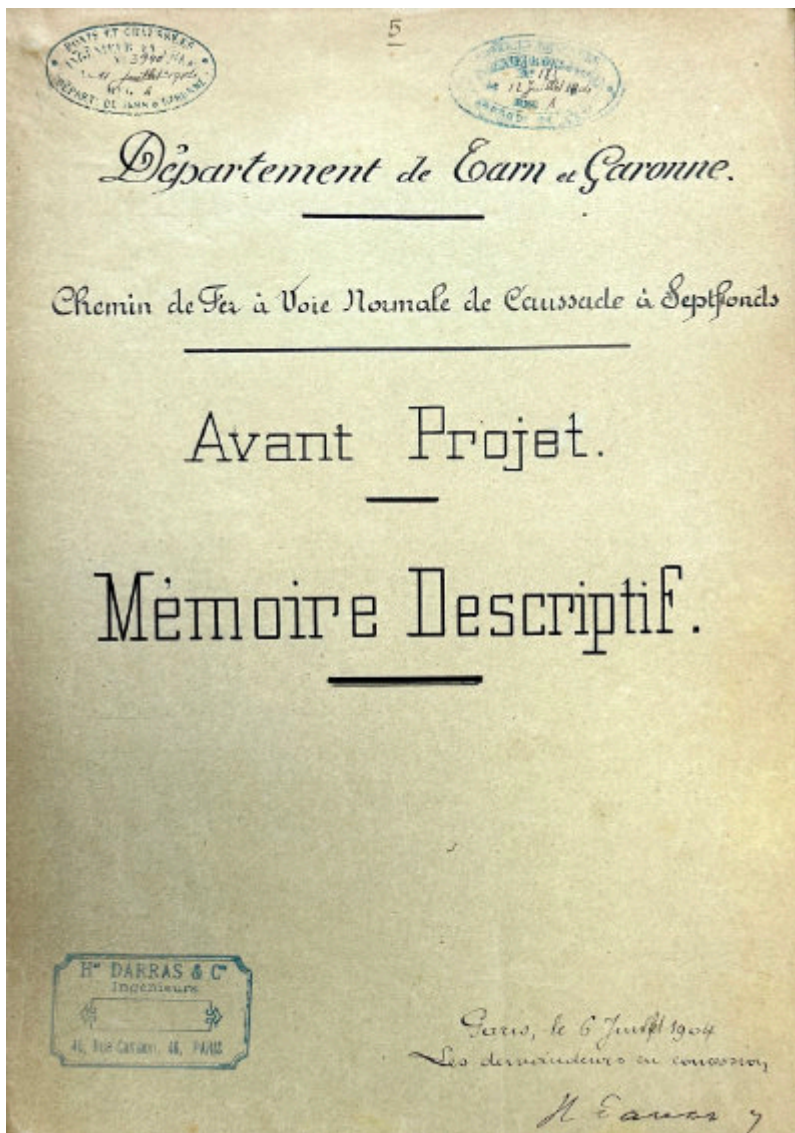
Inspecteurs spéciaux.

ART. 65.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par le concessionnaire.

Frais de contrôle.

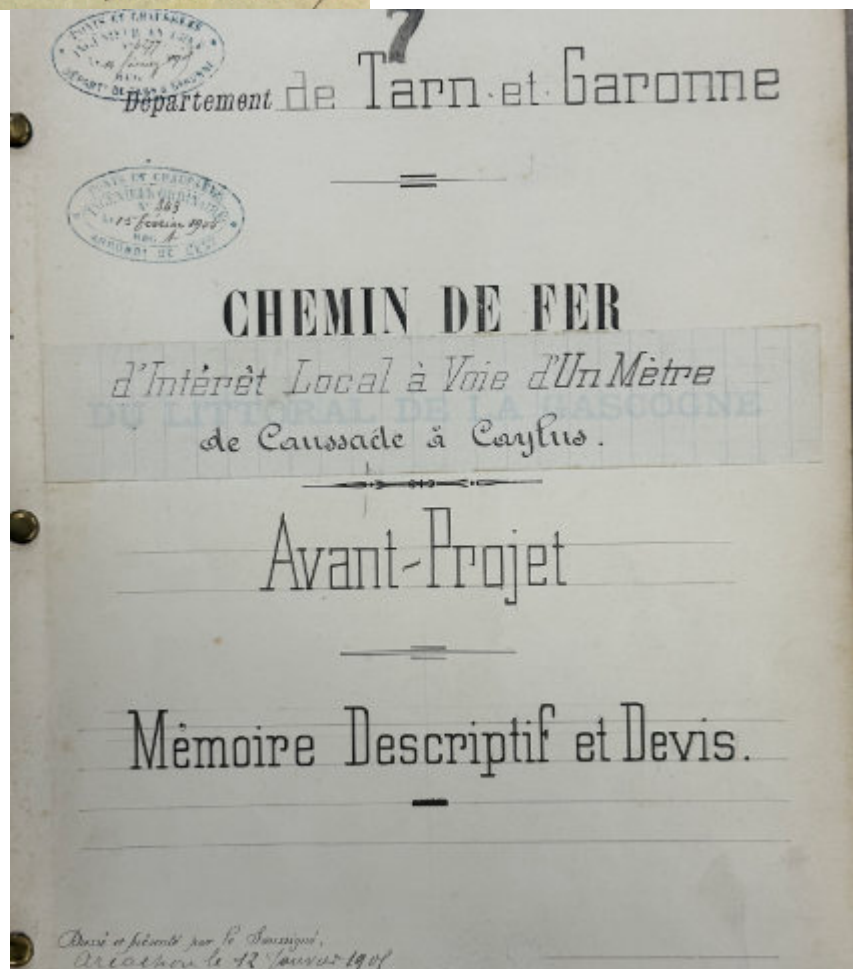
Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse centrale du trésorier-payeur général du département, une somme de *Cinquante* (50) francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé.



**Deux projets « frères » :
1904 et 1905**

Sous le papier collé de l'avant-projet du chemin de fer à voie d'un mètre, on devine « du littoral de la Gascogne »

Voir page 23



Les talus auront une inclinaison de 45 degrés (1/1)

Dans les terrains rocheux la largeur de la plateforme sera de 4m42 y compris la murette garde-ballast et de 5m30 en y comprenant les fossés.

Dans la roche compacte, les talus auront une inclinaison de 1/10^{ème} et dans la roche friable, une inclinaison qui variera suivant la solidité du Rocher.

En remblai, la Plateforme aura une largeur de 5m08 et les talus une inclinaison de trois de base pour de deux de hauteur (3/2)

Dans les parties où le Remblai sera assis sur des terrains humides des fossés latéraux seront établis à 1m de distance du pied du talus du remblai. Ces fossés auront une ouverture de 1m50, une largeur de 0m50 plafond et une profondeur de 0m50.

TRAVAGES d'ART. - Les ouvrages d'art auront au moins 4m60 entre les têtes ou parapets.

3. - La voie aura 1m45 de largeur entre les champignons des rails.

Les rails seront en acier, type vignale, du poids de 30 Kgs le mètre courant. Ils seront reliés par des éclisses également en acier et fixés aux traverses à l'aide de tirefonds.

Les traverses seront en pin injecté, elles auront une longueur de 2m80 \pm 0,20 \pm 0,16.

La couche de ballast aura 0,36 d'épaisseur, la largeur en couronne sera de 3m20 et de 4m28 à la base.

Le ballast sera en gravier de carrière et en pierre cassée.

Indépendamment de la gare de SEPTFONDS, un arrêt sera établi à MONTEILS.

EXPLOITATION & DONNEES TECHNIQUE. - Le minimum du rayon des Courbes suivant lesquelles

la voie ferrée sera tracée est fixée à 250m

Le maximum des déclivités est fixé à 0,025 m/m par mètre.

La traction sera opérée au moyen de locomotives à feu ordinaire.

Le matériel roulant sera du même type que celui des grandes Cies

Les locomotives seront de 25 Tonnes en ordre de marche.

Le nombre minimum des trains pouvant transporter des voyageurs et qui desserviront la ligne dans chaque sens est fixé à trois.

La longueur maximum des trains sera de soixante mètres

La vitesse maximum des trains sera de quarante Kilomètres à l'heure.
Le minimum de la zone affectée au chemin de fer, aux façades des propriétés riveraines situées en rase campagne, près la route Nationale de Toulouse à Paris est de 70m et de 50m à l'arrêt de Montels (Maisons isolées)

DETAIL ESTIMATIF DES DEPENSES DE PREMIER ETABLISSEMENT

INFRASTRUCTURE	Quantités	Prix de l'Unité	Dépenses	
			partielles	par Article
1° - Frais d'Etudes, au Kilom.	7K657,37	800 f	6.140,30	
achat de terrains	8 Hect.	6.000 f	48.000,00	54.140,30
2° Terrassements				
travaux de déblais dans le terrain ordinaire y compris 17.800m cubes d'emprunt à faire au Km 2 pour compléter les déblais N° 1 et 3	27.440mc	1,60	43.904,00	
travaux de déblai dans le roc à la poudre	44.660	2,50	111.650,00	155.554,00
3° Ouvrages d'art.				
Pont métallique de 4m d'ouverture sur le ruisseau de Cande	1	6.000	6.000	
Pont métallique de 12m d'ouvert. sur La lère	1	15.000	15.000	
Aqueduc voûté de 1m d'ouverture au Km 4 + 826m	40m	150	6.000	
Buses en ciment de 0m50 de diam.	108m	22	2.376	29.376,00
TOTAL pour l'INFRASTRUCTURE			239.070,30	
SUPERSTRUCTURE				
1° Voie				
Voie en rails Vignole, en acier du poids de 30 Kg le m.l. y compris voies de garage de SEPTFONDS et de raccordement sur CAUSSADE, traverses				

	Quantités	Prix de l'Unité	Dépenses	
			partielles	par Article
plast, pose etc..	8K600	25 f	215.000,00	
oisements	15	1.800	27.000,00	
nts à bascule	1	2.500	2.500,00	
ne fixe de 6.000 Kg	1	5.000	5.000,00	
imentation	1	4.600	4.000,00	
Fosses à piquer de 10m de long	20m	70	1.400,00	
aque tournante de 30T pour				
achines et wagons	1	7.500	7.500,00	
utilage et Mobilier de l'Exploit ^{on}	7K675,37	500	3.837,60	
éléphone	7K675,37	100	3.070,15	269.307,84
<hr/>				
tations				
âtiments avec étage à SEPTFONDS	1		13.500,00	
bris à CAUSSADE et MONTEILS	2	2.000	4.000,00	
ieux d'aisance à SEPTFONDS	1	2.000	2.000,00	
alle à marchandises à SEPTFONDS	100mq	60	6.000,00	
uais et trottoirs pour voyageurs	2	1.000	2.000,00	
uai pour marchandises	1		2.500,00	
isques y compris transmission et				
onnerie			3.000,00	
Maisons de gardes au P.N. de CAUSSADE				
et de MONTEILS	2	2.000	4.000,00	
Babarits de Chargement	2	150	300,00	
Clôtures en lattesaux abords des gares	300m	3	900,00	
Barrières roulantes avec portillon				
aux P.N. de CAUSSADE Largeur 8m00	1	900	900,00	
d° de MONTEILS 6m00	1	740	740,00	
empierrement des Cours des gares y				
ompris cylindrages	400mq	2	800,00	40.640,00

	Quantités	Prix de l'Unité	Dépenses	
			partielles	par Article
° Dépôts et Ateliers				
emise pour machine & dortoirs	1		5.000,00	5.000,00
° Matériel roulant				
Locomotives de 25 T	3	45.000	135.000,00	
Voitures Mixtes 1 & 2e	4	15.000	60.000,00	
Voitures 3e Classe	4	12.000	48.000,00	
Fourgons	2	8.000	16.000,00	
Wagons divers	20	5.000	100.000,00	<u>359.000,00</u>
TOTAL pour la SUPERSTRUCTURE				673.947,84
FRAIS GENERAUX				
Frais généraux et dépenses imprévues				
	7K675,37	2.000	15.350,74	15.350,74

RECAPITULATION

INFRASTRUCTURE	239.070,30
SUPERSTRUCTURE	673.947,84
FRAIS GENERAUX	<u>15.350,74</u>
TOTAL	928.368,88
Soit par Kilomètre	$\frac{928.368,88}{7K675,37} = 120.954F28$

EVALUATION DU TRAFIC DES VOYAGEURS & MARCHANDISES SE DIRIGEANT PAR SEPTFONDS
SUR CAUSSADE

Cette évaluation a été faite d'après les renseignements fournis par les Mairies des Communes intéressées et desservies, en divisant les marchandises en Séries, avec les bases du Tarif Général de la Cie d'Orléans.

Pour GINALS, VAREN, VERFEIL, on a attribué Un tiers du trafic vers CAUSSADE et Deux tiers vers LEXOS.

Pour CAYLUS, Trois Cinquième vers LEXOS et Deux Cinquième vers CAUSSADE.

Pour LAVAURETTE et SEPTFONDS, Deux tiers vers CAUSSADE et Un tiers vers LEXOS.

Désignation des Articles	Septfonds	Caylus	Verfeil		Total	Prix	Sommes
			Ginals				
oyageurs A.R.	10.950	21.900	1.000		33.850	0,65	22.002,
lis Postaux de 3,5 & 10 K	147.600	4.800	400		152.800	0,15	22920,00
péditions G.V.	35.000	64.000	" "		99.000	4,05	400,95
rivages G.V.	18.933	24.000	1.167		44.100	4,05	178,60
EXPEDITIONS P.V.							
re Série	170.000	20.000	" "		190.000	2,25	427,50
ne Série	" "	42.000	100.000		142.000	2,05	291,10
ne Série	100.000	1672.000	186.000		1958.000	1,90	5620,20
ne Série	142.000	5.112.000	349.000		5603.000	1,75	10805,25
ne Série	6.500	4000.000	15.000		4021.500	1,60	38434,40
ne Série	" "	4800.000	" "		4800.000	1,60	7680,00
stiaux	" "	611,60	234,37				848,97
ARRIVAGES P.V.							
re Série	226.000	338.000	64.500		628.500	2,25	1414,12
ème Série	235.000	23.200	" "		258.200	2,05	529,31
ème Série	392.000	415.000	126.800		933.800	1,90	1774,22
ème Série	761.400	357.200	95.600		1214.200	1,75	2124,85
ème Série	1.139.400	435.600	102.000		1677.000	1,60	2683,20
ème Série	698.000	569.200	141.000		1408.200	1,60	2253,12
					TOTAL		120450,09

RECETTES et DEPENSES

es - (Les Tarifs appliqués et ceux à appliquer sont exactement ceux de la

Orléans)

eurs	22.002,50	
Postaux	22.920,00	
tions G.V.	465,75	
ages G.V.	178,60	
tions P.V.	64.104,42	
ages P.V.	9.932,85	
ux	<u>845,97</u>	
Total des RECETTES		120.459,09

ES:

issement au Taux de 4,11 % du Capital de

er Etablissement montant à 928.368,88 38.075,96

d'Exploitation :

50 % de la Recette brute 60.225,05

Total des DEPENSES 98.301,01

édant des Recettes sur les Dépenses 22.158,08

ds de réserve 5 % 1.107,90

Reste 21.050,18

Soit par Kilomètre : $\frac{21.050,18}{7K675,37} = 2.742,56^f$

1907-1909-1911 : les conventions d'exploitation : chronologie, retrocessionnaires, changements ...

Les pages qui suivent racontent l'évolution : débats au conseil général, première convention (avec qui et dans quelles conditions financières), changement de concessionnaire et retour à un troisième accord.)

Rappel de votre demande:

Éditeur : Conseil général du Tarn-et-Garonne (Montauban)

Date d'édition : 1907

Notice du catalogue : <https://gallica.bnf.fr/ark:/112148/1/bpt6k65373206/f155.item>

PROJET DE CONVENTION

ARTICLE PREMIER

Le département de Tarn-et-Garonne, qui est en instance pour obtenir la concession de la construction et de l'exploitation d'un réseau de tramways à voie d'un mètre comprenant les lignes énumérées ci-après : 1° De Caussade à Caylus, d'une longueur de 22 kilomètres environ ; 2° De Montauban à Verdun par Montech, d'une longueur de 31 kilomètres environ ; 3° De Montauban à Molières, par Lafrançaise, d'une longueur de 35 kilomètres environ ; 4° De Castelsarrasin à Lavit, d'une longueur de 25 kilomètres environ ; 5° De Montauban à Monclar, d'une longueur de 24 kilomètres environ ; 6° De Valence à Montaigu, par Bourg-de-Visa, d'une longueur de 43 kilomètres environ ; S'engage à rétrocéder à qui accepte, la construction et l'exploitation de ce réseau.

ARTICLE 2.

Il est entendu que la longueur à admettre en compte pour l'application de la convention sera celle qui résultera du chaînage contradictoire de la voie principale entre les axes des bâtiments des voyageurs dans les stations extrêmes, ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs, sans, d'ailleurs, que cette longueur puisse dépasser : 23 kilomètres pour la ligne de Caussade à Caylus ; 32 kilomètres pour la ligne de Montauban à Verdun ; 35 kilomètres pour la ligne de Montauban à Molières ; 25 kilomètres pour la ligne de Castelsarrasin à Lavit ; 25 kilomètres pour la ligne de Montauban à Monclar, 43 kilomètres pour la ligne de Valence à Montaigu.

ARTICLE 3.

Le département construira lui-même le pont sur le Tarn à Montauban (ligne de Monclar à Montauban). Il exécutera également les travaux de modification du pont sur la Garonne, à Bourret, pour le passage de la ligne de Montauban à Verdun ; du pont sur la Garonne, à Trescassé, pour le passage de la ligne de Castelsarrasin à Lavit ; enfin s'il y a lieu, du pont sur le Tarn, dit du Verdié, pour le passage de la ligne de Lafrançaise à Montauban.

Exception faite des travaux ci-dessus spécifiés, la construction des lignes sera entièrement faite par les soins du rétrocessionnaire. Elle comprendra :

La totalité des dépenses, études, terrains, travaux et fournitures d'objets mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation des lignes, notamment les études et la confection des projets, étant entendu que les tracés de l'avant-projet, soumis à l'enquête, ne doivent pas être considérés comme arrêtés ne varietur, mais qu'ils seront

susceptibles, après les études définitives, des modifications reconnues utiles ; L'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement des tramways, et de leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparation, sauf le sol des voies publiques qui sera livré gratuitement au rétrocessionnaire ; Les remboursements à faire à la compagnie du Midi pour les travaux d'aménagement dans ses gares de Montauban, Castelsarrasin et Valence, et à la Compagnie d'Orléans pour les travaux d'aménagements dans sa gare de Caussade ; Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques empruntées ou traversées ; Tous les travaux de superstructure, y compris ceux concernant les ouvrages dont le département s'est réservé la construction ou la transformation ; Le matériel fixe et le matériel roulant ; Le mobilier des gares, l'outillage des gares, stations et haltes, de la voie et des ateliers ; Les frais de contrôle et de surveillance, tels qu'ils sont définis à l'article 37 du cahier des charges.

ARTICLE 4.

Le matériel roulant nécessaire à la mise en exploitation des lignes concédées est limité à :

1° Pour la ligne de Caussade à Caylus : 2 locomotives, 3 voitures mixtes à voyageurs, 8 voitures de 2me classe à voyageurs, 1 fourgon poste, 10 wagons couverts, 20 wagons à marchandises de types divers ;

2° Pour la ligne de Montauban à Verdun : 3 locomotives, 4 voitures mixtes à voyageurs, 10 voitures de 2me classe à voyageurs, 2 fourgons postes, 10 wagons couverts, 20 wagons à marchandises de types divers ;

3° Pour la ligne de Montauban à Molières : 3 locomotives, 4 voitures mixtes à voyageurs, 10 voitures de 2me classe à voyageurs, 2 fourgons poste, 10 wagons couverts, 20 wagons à marchandises de types divers ;

4° Pour la ligne de Castelsarrasin à Lavit : 2 locomotives, 3 voitures mixtes à voyageurs, 8 voitures de 2me classe à voyageurs, 1 fourgon poste, 10 wagons couverts, 20 wagons à marchandises de types divers ;

5° Pour la ligne de Montauban à Monclar : 2 locomotives, 3 voitures mixtes à voyageurs, 8 voitures de 2me classe à voyageurs, 1 fourgon poste, 10 wagons couverts, 18 wagons à marchandises de types divers ;

6° Pour la ligne de Valence à Montaigu : 3 locomotives, 4 voitures mixtes à voyageurs, 10 voitures de 2me classe à voyageurs, 2 fourgons poste, 10 wagons couverts, 20 wagons à marchandises de types divers.

Si, au cours de la concession, ce matériel venait à être reconnu insuffisant par le Préfet pour satisfaire aux besoins de l'exploitation, il devra être augmenté par le rétrocessionnaire au compte des travaux complémentaires prévu à l'article 7 ci-après.

Le matériel dont la valeur aura été portée au compte courant de premier établissement ou au compte des travaux complémentaires devra faire retour au département, sans

indemnité à la fin de la concession.

ARTICLE 5.

Les dépenses de toute nature faites par le rétrocessionnaire, en exécution de l'article 3 ci-dessus, seront réglées et lui seront remboursées dans les conditions suivantes ;

a) Les études, terrains, travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées aux conditions et aux prix unitaires de la série de prix ci-annexée ;

b) On y ajoutera les remboursements à faire à la compagnie du Midi pour les travaux d'aménagement dans ses gares de Montauban, Castelsarrasin et Valence et à la compagnie d'Orléans pour les travaux d'aménagement de sa gare de Caussade ;

Les frais de contrôle jusqu'à l'ouverture de l'exploitation, plus une somme de 50 francs par kilomètre, qui sera remboursée au département pour les études de l'avant-projet qui ont été faites à ses frais ;

c) Le total ainsi obtenu sera majoré des dépenses faites pour la constitution de la Société et l'émission des obligations nécessaires pour la construction et l'exploitation des lignes, mais sans que ces dépenses puissent, en aucun cas, dépasser 1,50 % du total en question.

d) En aucun cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement ne pourra dépasser :

1° Pour la ligne de Caussade à Caylus la somme de 1.184.000 francs ;

2° Pour la ligne de Montauban à Verdun, la somme de 1.656.000 francs, non compris les travaux exécutés directement par le département ;

3° Pour la ligne de Montauban à Molières, la somme 1.670.000 francs, non compris, s'il y a lieu, les travaux exécutés directement par le département ;

4° Pour la ligne de Castelsarrasin à Lavit, la somme de 1.292.400 francs, non compris les travaux exécutés directement par le département ,

5° Pour la ligne de Montauban à Monclar, la somme de 1.273.600 francs, non compris les travaux exécutés directement par le département

6° Pour la ligne de Valence à Montaigu, la somme de 2.446.000 francs.

Les sommes ci-dessus comprennent toutes erreurs, omissions et imprévisions.

e) Dans le cas où ces chiffres maxima ne seraient pas atteints, les dépenses seront majorées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ces maxima et le montant des dépenses.

f) Le compte de premier établissement sera établi séparément pour chaque ligne, en vue de l'application des clauses de la convention relatives au remboursement des dépenses admises en compte, application qui sera faite comme si chaque ligne était rétrocédée indépendamment des autres.

g) Les lignes rétrocédées seront mises en exploitation complète, voyageurs et marchandises, au fur et à mesure de leur achèvement. Le département pourra, avant l'achèvement des lignes entières, prescrire l'ouverture des tronçons de Montauban à Montech et de Montauban à Lafrançaise. Il sera fait application soit aux lignes entières, soit aux tronçons ci-dessus désignés, des articles relatifs à la mise en exploitation, et notamment des articles 6, 10 et 11.

i) Le capital de premier établissement sera calculé provisoirement pour chaque tronçon, en vue de la subvention

de l'Etat, sur les états de situation dressés conformément à l'article 6.

Toutefois, il ne sera pas tenu compte, dans ce calcul provisoire, de la prime d'économie sur la construction, laquelle ne sera portée en compte et payée, s'il y a lieu, qu'après achèvement de la ligne entière, dans les conditions stipulées à cet égard par l'article 6.

ARTICLE 6.

Pour rembourser le concessionnaire des dépenses admises en compte, comme il est dit à l'article précédent, et calculées conformément aux stipulations du dit article, il lui sera payé, chaque mois, au fur et à mesure de l'exécution, des à-comptes égaux aux trois quarts des dépenses correspondantes, lesquelles seront constatées par des états de situation approuvés par l'Administration, sans que la totalité de ces à-comptes puisse dépasser les trois quarts des maxima fixés à l'article 5.

Lorsque les lignes auront été l'objet d'une réception définitive faite par les Ingénieurs et approuvée par le Préfet, le département paiera au rétrocessionnaire les sommes nécessaires pour parfaire, s'il y a lieu, avec les acomptes déjà payés, les trois quarts des dépenses admises en compte, aux termes de l'article 5. Le paiement sera effectué, au plus tard, deux mois après que le rétrocessionnaire aura produit le compte de premier établissement prévu à l'article 2 du décret du 20 mars 1882.

ARTICLE 7.

Le quatrième quart des dépenses admises en compte, conformément à l'article 5 ci-dessus, sera fourni par le rétrocessionnaire. Le département lui payera chaque année, les intérêts au taux de 4,46%, amortissement compris, de la somme qui constituera sa part contributive dans les dépenses de premier établissement. Ces paiements se feront par semestre. Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées au rétrocessionnaire qu'au moment de la mise en exploitation de la ligne.

En cas de déchéance, le paiement de ces annuités serait suspendu et aucun remboursement ne serait dû au rétrocessionnaire pour la part non amortie du capital fourni par lui.

Le département se réserve de rembourser, à toute époque au rétrocessionnaire, tout ou partie de sa dette de ce chef. Ce paiement ne pourra d'ailleurs s'effectuer qu'après approbation du Ministre des Travaux publics.

Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement, il pourra être tenu un compte de travaux complémentaires, pour les dépenses telles que : création de gares nouvelles, agrandissement de gares, pose de secondes voies ou de voies de garage et acquisition de matériel roulant.

Ces dépenses seront faites par le rétrocessionnaire qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes des intérêts au taux stipulé au présent article pour le temps à courir sur la concession, des dépenses régulièrement constatées par l'Administration.

En cas de déchéance, aucun remboursement ne sera dû au rétrocessionnaire.

ARTICLE 8.

En cas de retard dans les délais prévus par les articles 20 et 21 du cahier des charges ci-annexé pour livraison à l'exploitation, le rétrocessionnaire payera au département une amende de 50 francs par jour de retard, et ce sans préjudice des pénalités prévues par le cahier des charges.

Cette pénalité ne sera applicable qu'au cas où il serait

démontré que le retard provient du fait du rétrocessionnaire.

Il doit être entendu d'ailleurs que le département aura un délai de trois mois pour examiner les variantes ou les propositions de détail qu'il aura demandées.

ARTICLE 9.

A partir de la seconde année qui suivra l'ouverture de chaque ligne, le rétrocessionnaire sera tenu de constituer un fonds de renouvellement, à l'aide d'un prélèvement sur les dépenses d'exploitation.

Ce prélèvement sera de cinquante francs par kilomètre pendant les deux premières années, de cent francs pendant les deux années suivantes et de deux cents francs pendant celles qui suivront.

Le fonds de renouvellement, dont les revenus seront compris dans les recettes de l'exploitation, sera constitué au choix du rétrocessionnaire, soit en rentes sur l'Etat, soit en obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français et sera déposé dans une banque agréée par le département.

Le fonds du renouvellement cessera de croître lorsqu'il aura atteint 2.000 francs par kilomètre.

Il sera reconstitué dès qu'il sera descendu au dessous de ce chiffre. Le rétrocessionnaire ne pourra y toucher que d'accord avec le Préfet, et exclusivement pour les travaux de grosses réparations, de renouvellement et de réfection.

A l'expiration de la concession, ou en cas soit de déchéance, soit de suspension de l'exploitation, le département retiendra ou prélèvera, s'il y a lieu, sur ce fonds spécial, les sommes nécessaires pour remettre les lignes, y compris le matériel roulant, en bon état d'entretien. Le solde sera partagé par moitié entre le département et le rétrocessionnaire.

ARTICLE 10.

• L'exploitation sera faite aux risques et périls du rétrocessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais d'exploitation, portés en compte chaque année, ne pourront excéder par kilomètre le chiffre maximum résultant de la formule :

$$F = 900 + 2/3 R$$

dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits.

Cette formule s'applique à un nombre de trains fixé comme suit : trois trains par jour, dans chaque sens, pour une recette inférieure à 4.500 francs par kilomètre.

Lorsque la recette brute dépassera sur une ligne 4.500 francs par kilomètre, il sera établi des trains supplémentaires sur certaines sections, de manière que le parcours total effectué dans l'année augmente proportionnellement à l'accroissement de la recette annuelle, et la proportion sera telle qu'à une augmentation de recette kilométrique de 1.500 francs, corresponde un parcours supplémentaire équivalent à un train par jour, dans chaque sens, sur toute la longueur de la ligne.

Le Préfet pourra, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu, en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 35 centimes par kilomètre.

Il demeure, d'ailleurs, entendu que les trains supplémentaires que le rétrocessionnaire mettrait en circulation en dehors du cas qui vient d'être indiqué ne donneront pas lieu à cette allocation.

ARTICLE 11.

L'établissement et le règlement des comptes d'exploitation, ainsi que l'application de la formule posée à l'article 10 ci-

dessus se feront d'après les règles suivantes : chaque ligne sera considérée séparément, comme si elle était concédée indépendamment des autres.

Il sera fait masse, pour l'ensemble de chaque ligne, de toutes les recettes et de toutes les dépenses réellement faites et dûment justifiées.

Au décompte de ces dépenses seront portés : a) Les frais directs et immédiats d'exploitation et notamment les redevances aux compagnies du Midi et d'Orléans pour location de terrains, utilisation des gares communes, frais de gare commune proprement dite et de transbordement dans ces mêmes gares ; le traitement du personnel d'exploitation de la ligne ; la subvention pour la constitution de retraites à ce personnel ; les impôts, assurances et frais de contrôle, ainsi que la retenue pour fonds de réserve prévue à l'article 9 ci-dessus.

b) Pour la part incombant à chacune des lignes rétrocédées et proportionnellement aux dépenses, les frais généraux qui ne devront pas dépasser 2% des frais ci-dessus, les loyers du siège social, les appointements des employés de l'Administration centrale et les frais de matériel de cette Administration, ceux du service des titres et les intérêts du fonds de roulement à 4%.

Quand les dépenses décomptées dépasseront le maximum donné par la formule de l'article 10 ci-dessus, elles seront réduites du dépassement, qui restera entièrement et définitivement à la charge du rétrocessionnaire.

Lorsque les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi arrêtées, c'est-à-dire lorsqu'elles seront insuffisantes pour couvrir la somme réservée au rétrocessionnaire, les insuffisances seront portées à un compte d'attente non productif d'intérêts.

Lorsque les recettes seront supérieures aux dépenses arrêtées comme il vient d'être dit, le rétrocessionnaire prélèvera sur l'excédent les sommes nécessaires à l'extinction du compte d'attente et l'intérêt, au taux de 4 %, des sommes dépensées pour travaux complémentaires.

L'excédent des recettes sur les diverses dépenses et prélèvements énumérés ci-dessus formera la recette nette.

Si, en fin de concession, le compte d'attente n'a pas été complètement couvert, ce compte sera immédiatement clos et balancé à zéro. Il en sera de même en cas de déchéance.

La recette nette sera répartie entre le département et le rétrocessionnaire, savoir : les 600 premiers francs par kilomètre, moitié au rétrocessionnaire et moitié au département ; le surplus, un tiers au rétrocessionnaire et deux tiers au département.

Les sommes dues par le rétrocessionnaire seront versées chaque année au département, un mois après que le Ministre des Travaux publics aura arrêté les comptes de l'année.

Les remboursements en retard seront passibles d'un intérêt de 4% au profit du département.

ARTICLE 12.

Le département touchera seul les subventions qui seront accordées par l'Etat, en exécution de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880. s'il y a lieu. Il demeurera chargé de rembourser, s'il y a lieu, l'Etat dans les conditions fixées par le même article.

ARTICLE 13.

La présente rétrocession est faite aux charges, clauses et conditions de la série des prix et du cahier des charges annexés, à l'exécution desquelles s'engage d'une façon formelle.

Le cahier des charges est conforme au cahier des charges-type, annexé au décret du 16 août 1881, modifié par décret du 13 février 1900, sauf les dérogations ou additions introduites aux articles 5, 6, 7, 8 bis, 8 ter, 8IV, 8 II, I Ia, II b, II c, 12, 23, 23 a, 23 b, 38 et 39.

ARTICLE 14.

Le rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et, autant que possible, du matériel fixe et roulant de provenance française.

ARTICLE 15.

La validité de la présente rétrocession est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'Etat aux taux maximum de la loi du 11 juin 1880.

ARTICLE 16.

«Avant la signature du présent traité, le rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs, en numéraire, ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de la dite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise, qui ne sera remboursé qu'à l'expiration de la concession. En cas de déchéance, le cautionnement deviendrait la propriété du département.

ARTICLE 17.

Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Montauban.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au Maire de Montauban.

ARTICLE 18.

Les frais d'enregistrement du cahier des charges et du présent traité seront supportés par le rétrocessionnaire.

Projet de convention dressé par l'ingénieur en Chef soussigné.

Montauban, le 26 mars 1907.

Nota. — La série de prix annexée à la convention sera conforme aux indications qui résultent des avant-projets.

Composition du conseil d'administration de la Compagnie générale des Travaux publics et particuliers 1891, 1914, 1922

Voir infra page 081 et suivantes.

Extrait des statuts (source :Archives nationales du monde du travail Roubaix)

La composition des conseils d'administration des compagnies montre l'importance du monde de la banque, allée aux entreprises de travaux publics, épaulée par des ingénieurs qui apportent la caution technique nécessaire pour rassurer les conseils généraux sollicités par ces investisseurs qui se placent partout en France. La Compagnie générale des travaux publics (capital de 2 millions de francs, puis de 2,5 millions) ne s'intéresse pas qu'au Tarn-et-Garonne.

— 4 —

ART. 4.

Le siège social sera à Paris.

La Société pourra toutefois créer, pour les besoins de ses opérations, des bureaux correspondants ou des agences, soit en France, soit à l'étranger.

ART. 5.

La Société a pour objet :

1° D'entreprendre tous travaux publics et particuliers, en France ou à l'étranger, même par voie de concession et exploitation;

2° D'acquérir, louer, revendre, échanger à l'amiable ou aux enchères, tous immeubles construits ou non construits;

3° D'ouvrir tous crédits, consentir tous prêts, négocier tous effets avec ou sans garanties hypothécaires, avec ou sans nantissement;

4° D'émettre toutes actions ou obligations, créer toutes participations, faire toutes rétrocessions, enfin toutes autres opérations pouvant résulter de ses entreprises;

5° De traiter avec des tiers pour assurer le service financier de la Société; à cet effet, consentir au besoin toutes garanties hypothécaires ou autres.

Séance du 3 Octobre (soir)

**Présidence de M. le Sénateur Rolland,
Président.**

SOMMAIRE

Rapports de M. Bordaries sur les tramways départementaux.
— Adopté.

Proposition de M. Pontié au sujet du chemin de fer de Cahors
à Moissac. — Adopté.

Ordre du jour.

L'an mil neuf cent sept et le trois octobre, à cinq heures du soir, le Conseil Général de Tarn-et-Garonne s'est réuni dans le lieu ordinaire de ses délibérations, à l'Hôtel de la Préfecture, sous la Présidence de M. le Sénateur Rolland, *président*.

Etaient présents :

MM. le Sénateur Rolland, *président* ; Brü et Dufaur, *vice-présidents* ; Bordaries et Veyriac, *secrétaires* ; Bastide, Cambon, Capmas, Constans, Depyre, Fourcade, Garrisson, Gibily, Gimat, Lacaze, Linon, Maffre, de Marigny, de Monbrison, Pontié.

Etaient absents :

MM. Hébrard, Rey, Salers, Soubies.

M. le PRÉFET assiste à la séance.

M. le PRÉSIDENT donne la parole à M. Bordaries secrétaire de la Commission des tramways et l'invite à faire connaître au Conseil Général les décisions prises par la Commission au sujet de la désignation du rétrocessionnaire des tramways départementaux.

M. BORDARIES après avoir fait l'historique de la question et rappelé les votes antérieurs du Conseil Général, en arrive au point principal du débat :

L'examen des offres pour la construction et l'exploitation du réseau de tramways et le choix d'un rétrocessionnaire. Il fait connaître que 10 candidats se sont mis sur les rangs. La plupart, sur leur demande, ont été entendus en séance privée par l'assemblée départementale ; les uns et les autres ont fait connaître leurs propositions, leurs évaluations, leur taux de participation et d'annuité.

Le rapporteur rappelle qu'il vient d'avoir, dans la même séance, l'occasion de faire connaître les références offertes par chaque concurrent. Le Conseil Général doit par conséquent être fixé sur la valeur financière, technique et morale des divers candidats. Il ne lui reste plus qu'à arrêter son choix.

La Commission des tramways après avoir repris une à une chacune des propositions de ces candidats, après avoir pesé le côté avantageux ou défavorable pour le département des unes et des autres, a définitivement fixé son choix qu'elle propose à la ratification de l'assemblée départementale.

Sans doute, quelques concurrents ont paru peu sérieux, en raison même des conditions beaucoup trop avantageuses qu'ils faisaient au département :

d'autres ont majoré leurs prix dans des proportions inacceptables ; quelques uns ont aussi, par contre, modifié leurs propositions primitives dans de telles proportions que leurs offres revêtaient, par cela même, un caractère suspect.

Néanmoins, il est permis de dire que la Commission n'a eu que l'embarras du choix ; plusieurs concurrents offraient les mêmes garanties de compétence et de solvabilité et des références des plus satisfaisantes ; il a fallu choisir, et la Commission a fixé ses préférences sur la *Compagnie générale des Travaux publics et particuliers*, dont le siège est à Paris, 56, rue de Provence.

C'est le seul concurrent qui accepte la série des prix et l'estimation de l'administration, c'est celui qui fait au département les conditions les plus avantageuses ; les autres dépassant de plusieurs centaines de mille francs l'estimation globale de l'administration.

De plus, les autres concurrents sérieux sur lesquels la Commission aurait pu arrêter son choix, suppriment toute somme à valoir sur laquelle on puisse imputer les frais de contrôle, les imprévus, toutes choses qui seraient de nature à amener des conflits entre le rétrocessionnaire et le département, ou, tout au moins, à entraver la bonne exécution des travaux. Avec la Compagnie générale des Travaux publics et particuliers nous n'avons pas ces inconvénients.

La part de l'imprévu des sommes à valoir, etc., est faite dans ses évaluations.

Cette Société n'offre, il est vrai, de participer aux

travaux de premier établissement que dans la proportion de 20 %, mais le côté défavorable de cette clause est largement compensé par la considération suivante :

Le taux de l'annuité proposé par la Compagnie des Travaux publics et particuliers est fixé à 4,53 % amortissement compris ; or, la durée de la concession étant de 50 ans, le département, s'il traite avec cette Société, n'aura à effectuer le paiement de la première annuité que 4 ans après la signature du décret d'utilité publique, c'est-à-dire à dater de l'exécution complète des travaux de construction, pour laquelle une durée de 4 années est prévue au cahier des charges, de telle sorte que le département, pour sa complète libération, n'aura à payer que 46 annuités.

La Compagnie générale des Travaux publics et particuliers paraissant offrir au département, outre les conditions les plus avantageuses, les plus sérieuses garanties pécuniaires et morales, la commission des tramways propose au Conseil Général de l'agréer comme rétrocessionnaire du réseau départemental.

Le rapporteur rappelle ensuite la décision du Conseil Général relative à la participation de la ville de Montauban dans la dépense résultant de la construction du pont de Sapiac. Il fait connaître à l'assemblée les pourparlers engagés entre la ville et la commission des tramways ; il se déclare heureux d'annoncer que tout mal entendu est dissipé grâce au précieux concours d'un homme que l'on trouve toujours prêt à servir les intérêts de ses concitoyens, j'ai nommé M. Doumerc, président de

la Chambre de commerce de Montauban, et que la ville de Montauban consent à participer à la construction du pont, à l'achat des terrains, à l'aménagement extérieur de la gare en prenant à sa charge la moitié de la dépense, défalcation faite de la subvention de l'Etat.

La ville impose toutefois comme condition que le pont soit construit de façon à supporter les canalisations d'eau et de gaz et soit élargi de façon à permettre le croisement simultané du train et de deux voitures allant en sens inverse ; l'ouvrage aurait ainsi une largeur de 7^m70 de chaussée et en outre deux trottoirs de 1^m65 chacun.

De ce fait la dépense d'ensemble pour le pont et pour la gare de Montauban se trouvera majorée de 120.000 francs et passera de 750.000 francs à 870.000 francs, mais en raison des services que le pont de Sapiac est appelé à rendre à la ville de Montauban que le Conseil Général est désireux de favoriser, la commission des tramways n'a pas hésité à proposer au Conseil Général l'acceptation de cette augmentation de dépenses et la ratification du traité passé sur ces bases entre le Préfet et le Maire de Montauban et qui est ainsi conçu :

**Chemins de Fer. — Pont de Sapiac et Gare
Nouvelle de Villebourbon.**

Projet de Convention

Le département de Tarn-et-Garonne se propose de demander la concession, avec faculté de rétrocession, d'un réseau de tramways à voie d'un mètre.

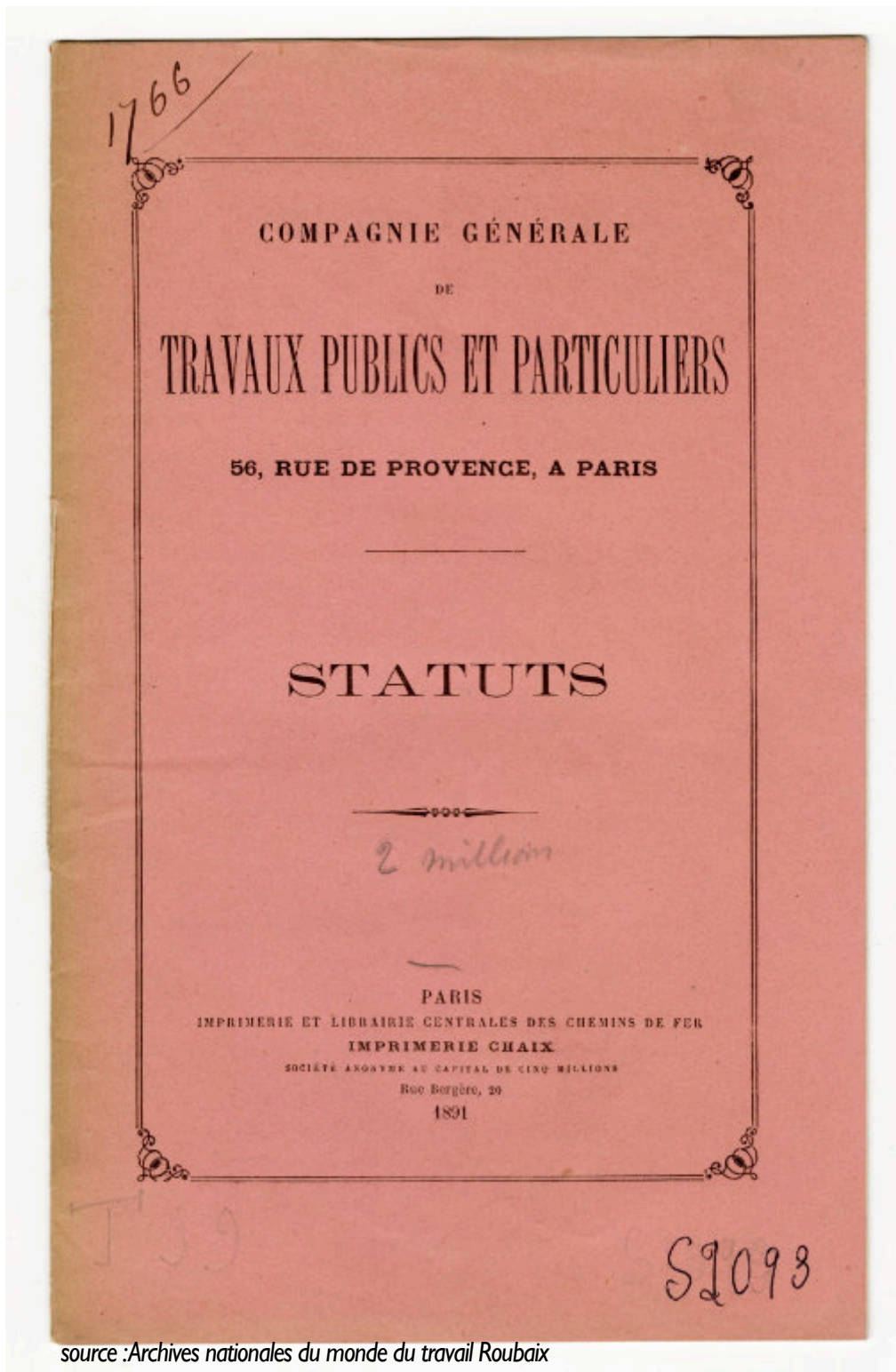
Composition du conseil d'administration de la Compagnie générale des Travaux publics et particuliers

1891

1914

1922

couvertures des brochures présentant les statuts à ces trois dates et composition du conseil
d'administration



source :Archives nationales du monde du travail Roubaix

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PRÉSIDENT

M. **GROS** (Aimé), ✱, ancien Député, ancien Juge au Tribunal de Commerce, Administrateur de la Compagnie des chemins de fer de l'Est et de la Société Générale.

VICE-PRÉSIDENT

M. **HENROTTE** (Hubert), Banquier, Administrateur de la Société Générale.

ADMINISTRATEURS

MM. **BAUDET** (Émile), ✱, Ingénieur-Constructeur.

COUSTÉ (Joseph), O. ✱, Entrepreneur de travaux publics, Président de la Chambre de Commerce, ancien Juge au Tribunal de Commerce.

DESFOSSÉS (Victor), ✱, Banquier.

DUPUY (Léopold), Ingénieur, ancien membre du Conseil municipal de Paris et du Conseil général de la Seine.

FÉVRIER (Jules), Architecte.

ADMINISTRATEUR-DIRECTEUR

M. **TERRIER** (Paul), ✱, Ingénieur.

COMMISSAIRE

M. **BURON** (Gaston), Sous-Directeur de la Société Générale.

Notes de Georges Ribeill

CV des anciens élèves de l'ECAM (Ecole centrale des Arts et Métiers) indiquant leur promotion (année de sortie):

Ces noms sont cités dans les statuts des trois sociétés, ici présentées. Cette liste montre l'importance des élèves de l'ECAM (dits pistons*) dans ces projets de gestion des chemins de fer départementaux.

Aimé Gros, 1835;

Emile Baudet, 1858 ;

Léopold Dupuy, 1852 ;

Paul Terrier, 1862 ;

Emile Dollot, 1859 ;

Léon Drouin, 1869 ;

Alain Abadie, 1870 ;

René Trottier, 1877 ;

Non piston : Philippe Fougerolle (1858-1930) Il sera le père ou l'oncle du Piston Jacques Fougerolle (1897-1967, promo 1925)

* Dans l'argot des grandes écoles françaises, un Piston est un élève ou un ancien élève de l'École centrale de Lyon ou de Paris.

Source : Archives nationales du monde du travail Roubaix

Aimé Philippe **Gros** est un homme politique français (1816-1892) à Paris. Filateur à Wesserling, il est député du Haut-Rhin de 1863 à 1869, siégeant dans la majorité soutenant le Second Empire. Bien que candidat officiel en 1869, il est sèchement battu.

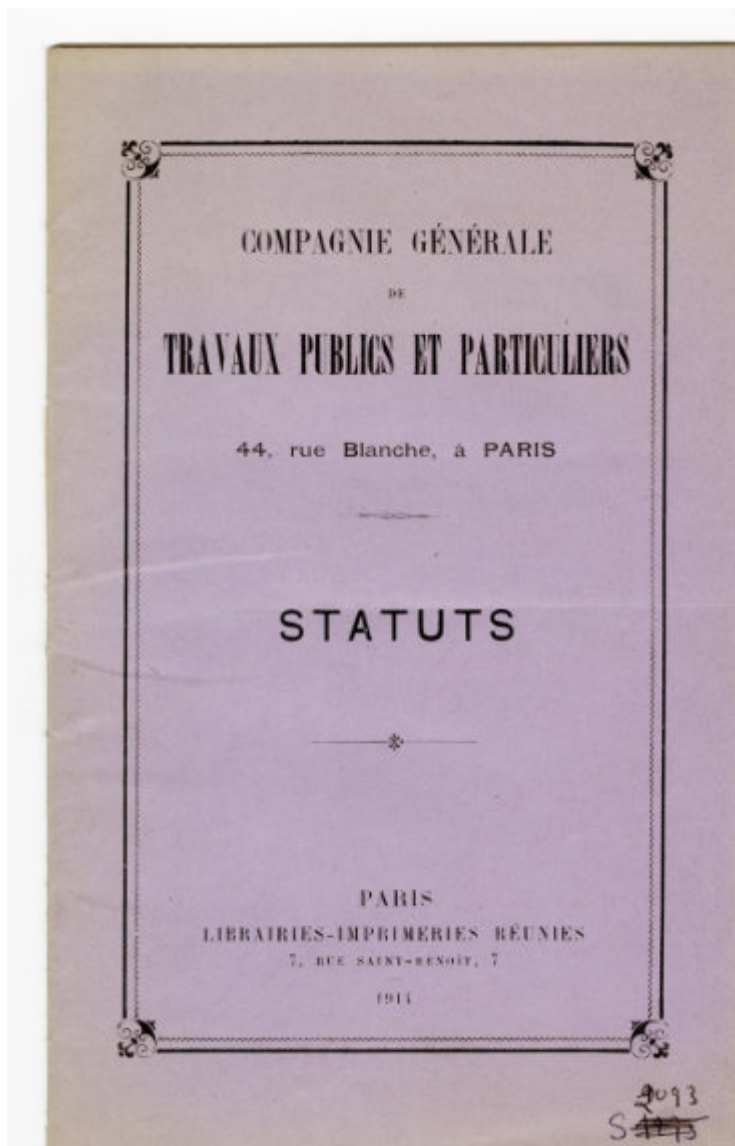
Baudet, Donon et Roussel (BDR) est une ancienne (1878) société française de conception et constructions métalliques, spécialisée dans la réalisation d'ouvrages en acier et dans la construction de matériel roulant ferroviaire.

Joseph **Couste** a été président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris de 1890 à 1893.

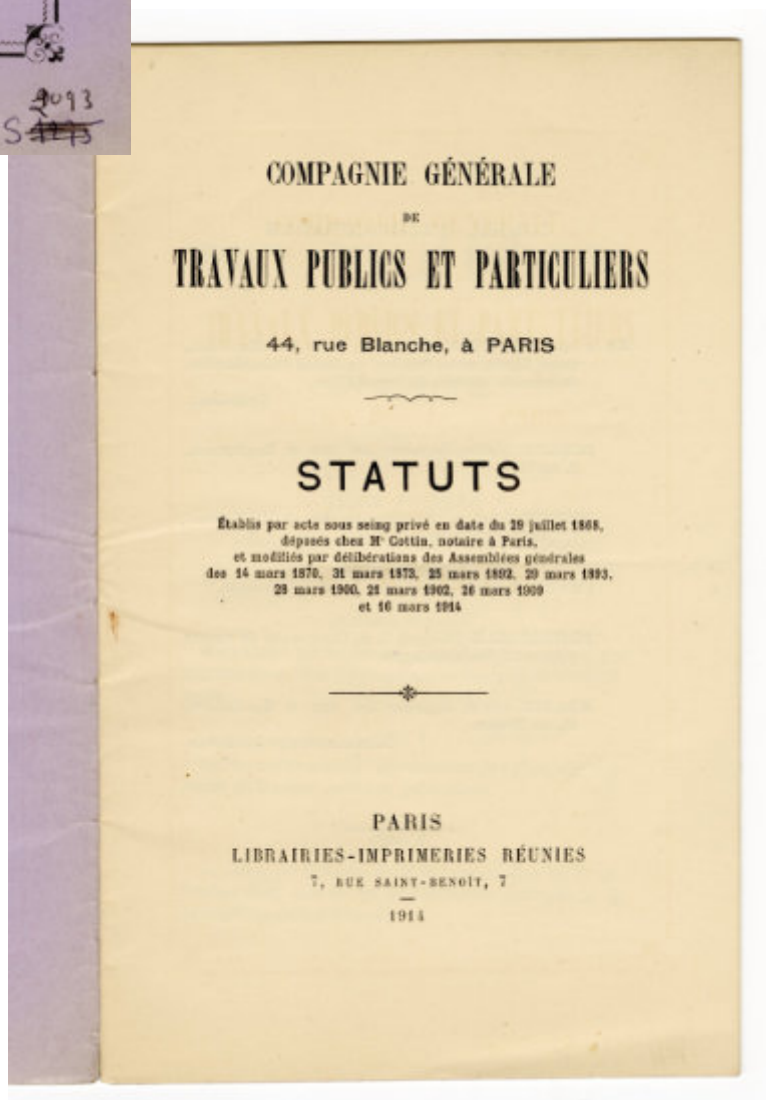
Victor Antoine **Desfossés** (1835 -1899), est banquier, investisseur, collectionneur d'art et patron de presse français. (Moniteur de l'épargne, Cours de la banque et de la bourse, à qui il a donné son nom, (Cote Desfossés) et du journal Gil Blas,

À Arès (Gironde), la villa « Les Chênes » appartenait à André-Léopold **Dupuy**. Cette demeure dite « Le château Dupuy » avait été construite en 1890.

Jules **Février**, 1842-1937 architecte français. Il obtient en 1889 la Grande médaille d'architecture privée de la Société centrale des architectes pour sa construction la plus célèbre, l'hôtel Gaillard



source : Archives nationales du monde
du travail Roubaix



CONSEIL D'ADMINISTRATION

MM. le baron **HÉLY D'OISSEL**, O. \otimes , Ancien Conseiller d'État,
ancien Député, ancien Président du Conseil d'administration
de la Société Générale, 45, avenue d'Iéna,
Président.

DOLLOT (Émile), Ingénieur des Arts et Manufactures,
9, rue Viète.

DROUIN (Léon), \otimes , Ingénieur des Arts et Manufactures,
101, boulevard Malesherbes.

FÉVRIER (Jules), \otimes , Architecte, 3, rue de la Terrasse.

FOUGEROLLE (Philippe), O. \otimes , Entrepreneur de travaux
publics, 103, rue Saint-Lazare.

ABADIE (Alain), Ingénieur des Arts et Manufactures,
81, rue Blanche.
Administrateur Directeur.

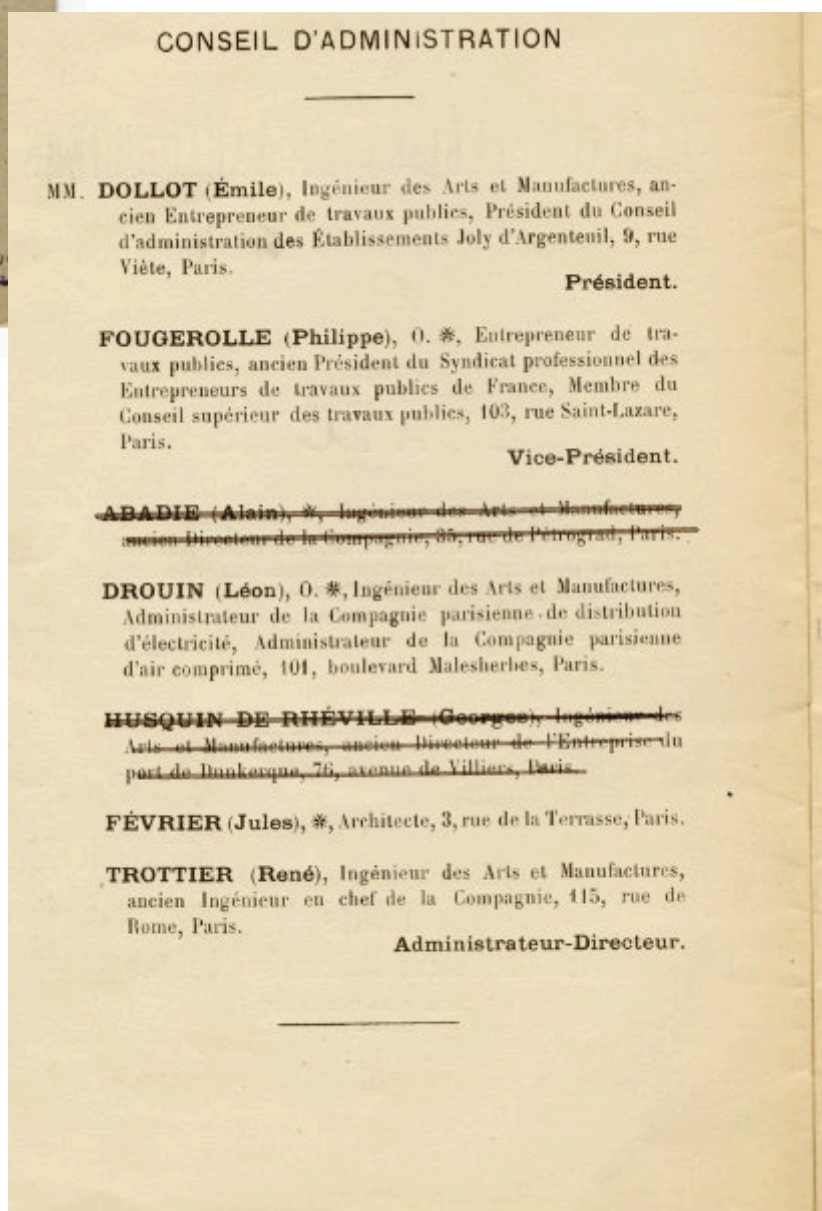
Jean Hély d'Oissel (Jean-Léonce-Frédéric, baron Hély d'Oissel) (1833-1920, Paris), banquier et homme politique français.

Fougerolle : voir page 85

Drouin : voir page 85

Dollot : voir page 85

Jules **Février**, 1842-1937 architecte français., obtient en 1889 la Grande médaille d'architecture privée de la Société centrale des architectes pour sa construction la plus célèbre, l'hôtel Gaillard.



2° Une rente de 1,600 fr., grevée d'affectation scolaire, à prélever sur un titre de 3,400 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 466,645, série 6;

3° Une rente de 1,000 fr., grevée d'affectation scolaire, à prélever sur un titre de 1,066 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 453,095, série 6;

4° Une rente de 250 fr., destinée à la fondation d'un prix de vertu, à prélever sur un titre de 3,400 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 466,645, série 6;

5° Une rente de 500 fr. destinée à la fondation d'un prix de vertu, à prélever sur un titre de 650 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 466,646, série 6.

Art. 4. — Sont attribués au bureau de bienfaisance d'Oysonville (Eure-et-Loir) les biens ci-après désignés ayant appartenu à la fabrique de l'église d'Oysonville :

1° Un titre de 4,200 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 466,647, série 6, grevé d'affectation charitable;

2° Un titre de 600 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 466,648, série 6, grevé d'affectation charitable;

3° Une rente de 296 fr., grevée pour partie d'affectation charitable, à prélever sur un titre de 3,400 fr. de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 466,645, série 6;

4° Une rente de 66 fr., grevée d'affectation charitable, à prélever sur un titre de 1,066 francs de rente 3 p. 100 sur l'Etat, n° 453,095, série 6, le surplus dudit titre attribué à la commune.

Art. 5. — Le président du conseil, ministre de l'intérieur, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Rambouillet, le 3 septembre 1911.

A. FALLIÈRES.

Par le Président de la République :

Le président du conseil, ministre de l'intérieur,
J. CAILLAUX.

Ministère des travaux publics, des postes et des télégraphes.

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes,

Vu, avec les actes y annexés, le décret du 9 septembre 1909, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Tarn-et-Garonne, d'un réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises, et comportant notamment la ligne de Caussade à Caylus, et a approuvé la convention passée, le 30 août 1909, entre le préfet de Tarn-et-Garonne et la compagnie générale des travaux publics et particuliers pour la rétrocession de l'entreprise;

Vu le décret du 12 juin 1911, qui a approuvé la substitution à la compagnie générale de travaux publics et particuliers de la compagnie des tramways de Tarn-et-Garonne;

Vu l'arrêté du préfet de Tarn-et-Garonne en date du 16 août 1910, qui a approuvé sous certaines réserves le projet d'exécution du tracé et des terrassements de la ligne de Caussade à Caylus;

Vu, avec le plan d'ensemble, l'avant-projet présenté, le 4 octobre 1910, en exécution dudit arrêté préfectoral, pour la modification du tracé de ladite ligne dans la traverse de Caussade :

Vu les pièces des enquêtes d'utilité publique ouvertes sur l'avant-projet susmentionné, en exécution de l'article 29 de la loi du 11 juin 1880 et dans les formes déterminées par le règlement d'administration publique du 18 mai 1881;

Vu notamment la délibération du conseil général de Tarn-et-Garonne du 13 septembre 1910;

Vu la délibération de la chambre de commerce de Montauban du 20 janvier 1911;

Vu la délibération du conseil municipal de Caussade du 5 février 1911;

Vu la délibération de la commission d'enquête du 14 février 1911;

Vu la délibération de la commission départementale du 11 mars 1911;

Vu l'avenant à la convention et au cahier des charges annexés au décret susvisé du 9 septembre 1909, ledit avenant passé, le 17 mars 1911, entre le préfet de Tarn-et-Garonne et la compagnie générale de travaux publics et particuliers;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées (1^{re} section) du 9 mai 1911;

Vu la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways;

Vu les règlements d'administration publique des 18 mai 1881 et 16 juillet 1907;

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

Le conseil d'Etat entendu,

du 9 septembre 1909, est modifié, à partir de la sortie des emprises de la gare de Caussade (Orléans), de manière à emprunter le chemin vicinal ordinaire n° 11 de la commune de Caussade entre le point où il traversera la route nationale n° 20 et celui où il atteindra la route nationale n° 126, et à cesser d'être en déviation entre ces deux routes nationales.

Art. 2. — En conséquence, le cahier des charges annexé à la convention intervenue le 30 août 1909 entre M. Abadie, agissant au nom de la compagnie générale de travaux publics et particuliers, et M. Chardon, préfet de Tarn-et-Garonne, agissant au nom du département, et approuvée par décret du 9 septembre 1909, est complété ainsi qu'il suit en son article 2 :

En ce qui concerne les parties de lignes empruntant les voies publiques, il est ajouté au paragraphe 5, ligne de Caussade à Caylus, et en tout premier lieu, la voie publique ci-après :

« Chemin vicinal ordinaire n° 11 de la commune de Caussade ».

En ce qui concerne les parties en déviation. Le premier alinéa servant à définir les déviations prévues pour la ligne de Caussade à Caylus est remplacé par le suivant :

« Entre la gare de Caussade et la route nationale n° 20 ».

Toutes les autres conditions stipulées dans ledit cahier des charges sont maintenues.

Art. 3. — Les dépenses résultant du nouveau tracé seront incorporées au compte de premier établissement tel qu'il est défini à l'article 5 de la convention du 30 août 1909 et sans aucune majoration du maximum forfaitaire fixé dans cet article.

Art. 4. — Toutes les charges, clauses et conditions applicables au réseau rétrocedé par le décret du 9 septembre 1909, auxquelles il n'est pas dérogé par le présent avenant, sont applicables à la modification dont il s'agit.

Art. 5. — La validité du présent avenant est subordonnée à la déclaration d'utilité publique à intervenir.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent avenant calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par la société rétrocessionnaire.

Lu et approuvé :
Signé : M. ABADIE.

Lu et approuvé :
Le préfet de Tarn-et-Garonne,
Signé : CHARDON.

Erratum au Journal officiel du 5 septembre 1911 : page 7292, 2^e colonne (décret du 3 septembre 1911, modifiant le décret du 12 mars 1902, relatif à l'organisation de l'école nationale supérieure des mines), lire ainsi qu'il suit l'article 2 du décret : « Art. 2. — Le texte de l'article 41 du décret du 12 mars 1902 est remplacé par le texte ci-après : Art. 41 (nouveau). — Le classement final des élèves externes français et étrangers a lieu à la fin des examens de troisième année.

« Le diplôme d'ingénieur civil des mines est délivré par le ministre des travaux publics aux élèves français qui ont satisfait aux conditions de l'arrêté ministériel prévu aux articles 35 et 38 et qui ont obtenu au moins 65 p. 100 du total des points qui peuvent être acquis dans tout le cours de l'enseignement spécial.

« Ceux des élèves français qui n'ont pas obtenu ce minimum, tout en satisfaisant aux conditions dudit arrêté ministériel, ne reçoivent qu'un certificat d'études sur lequel sont inscrites les notes obtenues pour les examens et les exercices pratiques pendant la durée des études spéciales.

« Les mêmes diplômes et certificats seront délivrés aux élèves étrangers qui auront, pour les matières dont ils n'auront pas été dispensés en vertu de l'article 26, satisfait aux conditions exigées des élèves français. »

Par décret en date du 8 novembre 1911, rendu sur le rapport du ministre des travaux publics, des postes et des télégraphes, a été acceptée, à compter du 1^{er} novembre 1911, la démission de M. Lefranc (Marcel-Henri-Désiré), ingénieur ordinaire des ponts et chaussées de 3^e classe à Dijon.

Par arrêté du 8 septembre 1911, M. Gas (Antoine), sergent au 6^e régiment d'infanterie coloniale, a été nommé élusier de 4^e classe.

Modification du tracé

il faut lire : le tracé de la voie passe par la rue de Versailles, entre la place la Halle (alors terrain vide occupé par l'espace Bonnais) et les Promenades (avant de suivre la route de Caylus). Cette rue (alors chemin vicinal n° 11) relie les deux nationales (n° 20 et n° 126). À ce sujet, voir page 46, les difficultés des lundis, jours de marché.

INDEX

Dates repères

1876 7, 002
1877 002
1878 7, 002
1890 8, 004, 006
1891 004, 006
1895 009
1896 010
1898 010
1899 012
1902 19
1903 19
1904 10, 14
1905 21, 24
1907 24, 018
1908 43
1909 24
1913 26
1915 43
1917 46
1925 40
1926 57
1928 46
1933 26, 58–59, 030

A

Accidents 49
Accumulateur 016
Ain 59
Amry 018
Arcachon 21
Arnault 002
Arrax 006
Auch 005
Aude 010–011, 022, 024–025
Aulus 015
Autobus 022–023, 026, 030, 032
Automobile 10, 010, 017, 026
Automobile-Club 011

B

Ballot 30
Barry de Cas 21
Barthas-Lassalle 44
Basses-Pyrénées 015
Beaumont 5, 8, 004–005
Berliet 30

Bibliographie

Archives départementales de Tarn-et-Garonne 2, 63
Association des Amis de Septfonds 29, 38, 45, 49, 63
Conseil général de Tarn-et-Garonne 63
Demongie (Henri) 12, 30, 63
Guyot (Rémy) 63
Lacombe (Charles) 63
Ribeill (Georges) 55, 63
Saint-Antonin
Archives municipales 63

Bioule 018

Bonnais 19, 016

Bonnette 9, 15

Bordeaux 002

Borredon 50

Bourg-de-Visa 006, 009, 013

Bourrel 27, 44, 036

Buffaud 29

C

Café de la gare 39

Cahors 5, 7, 19, 002, 012

Caillié 006, 009

Calvados 011

Camion 026, 028

Cantayrac (champ de tir de Caylus) 43

Castelsarrasin 8, 004–005

Caussade 8, 19, 21, 26, 28, 32, 50, 61, 013, 016–018, 021, 037

Cauterets 015

Caylus 2, 14, 18–21, 23, 26, 37, 41, 43, 49, 013, 016–019, 021

Caylus (camp de) 43, 47, 50

Cayrriech 018

Cette (Sète) 002

Chabrier 7, 002, 004

Chapeaux de paille (fabricants de) 15, 40, 50, 016–017, 020–021

Charbon 47, 57

Charente 005

Château d'eau 38, 40

Chemins de fer économiques 8

Clémencey 15, 21–23, 54–55, 018, 040

Clèves, Favaron et Jardel 017–018

Coindet 30

Colombes 11

Combes 21

Compagnie des Tramways du Tarn & Garonne 24, 29, 30–31, 030

Compagnie Générale de Travaux Publics et Particuliers 24, 018, 075, 081–085

Compagnie générale des courriers et transports automobiles 017

Compagnie nationale d'automobiles 011

Concession 14, 18, 55, 002–003, 009, 013–015, 017

Concours 57

Corpet-Louvet 29

Corse 005

Courbevoie 011

Crochat 30

D

Dardenne 27–28, 43–45, 018

Darras 8, 14–15, 17–19, 21–23, 26, 50, 54–55, 57, 018, 040

De Dion-Bouton, 10, 30, 011

Decauville 8, 31, 004–006

Déficit 30, 54, 58, 022

Délocalisation 51

Dépôt 26, 29–31, 38–40, 42, 61

Deramond-Cadet 14, 15

Dietrich (système) 11

Dordogne 004, 015

E

Électricité 12, 51, 012–013, 015

Élus Conseil général

Andrieu 021, 036

Augé 022

Baron 017

Bastide 018

Benet 025

Bordaries 43, 60, 012, 016, 018–021, 025, 035–036

Bourgeat 006, 009, 015, 025

Cabrit 006, 025, 039

Cambe 19, 004–006, 010, 015–017, 018

Carbonel 016

Chabrié 004–006

Chalret du Rieu 017

Combelles 036–037

Coulom 035
Daillé 036
Delbreil 015–016
Delthil 021, 025, 029
Escayrac-Lauture 004, 005
Foissac 015
Frayssinet 60, 035–037
Garrisson 43
Gibily 19, 016
Gimat 11
Granié 40, 021, 025, 035–037
Hébrard 19, 016
Laparra 025, 029
Latapie 025
Lespinasse 035, 037
Linon 017
Meuret 10, 010, 012, 016–018
Prax-Paris 9, 55, 004–006
Presseq 025, 029, 036
Rey (Didier) 43, 50, 018
Rolland 004–006, 016
Roques 021–022, 025–026, 029
Salers 010, 017–018
Scorbiac (de) 005
Veyriac 025

Enjalbert 50–51

Évaluation 18

F

Finistère 013, 015
Foix 5
Formule 18, 55, 009, 014
Formule d'exploitation 14, 18, 22, 54
Freycinet (Charles de) 3, 4, 5, 7, 54, 002
Fronton 002

G

Gaillac 013
Garantie d'intérêt 9, 14, 18, 55, 005, 009, 012
Gare 2, 5, 21, 26, 39–41, 49–50, 57, 59, 61, 015, 018, 020–021, 033–034, 036–039
Gare marchandise 21, 39, 42, 020
Garrison 019
Gautier (Pierre) 45
Gavarnie 015
Gaz pauvre 57, 021
Gazogène 57, 021
Gers 005–007, 018
Gimone 8, 004

Ginals 016, 018
Gosselin et Pradines 009–010
Gourdon 002
Grue 38

H

Halte 39, 43–44, 015
Horaire 44
Horme et Buire 30

K

Keynes 4

L

Lacapelle-Livron 43, 019
Lafrançaise 009–010, 013, 019
Lamandine 19–20, 28, 41, 44
Lapenche 41, 018
Lasserre 004, 006
Lauzerte 017
Lavaurette 19, 21, 26–28, 41, 43–45, 49, 51, 016, 018
Lavaurette-Servanac 20
Level (Émile) 56
Lexos 19, 016, 018
Ligne Caussade-Caylus 8–9, 18, 28, 42, 47, 51, 54–55, 004, 006, 008–009, 018, 022, 038
Ligne Caussade-Septfonds 14, 18, 55, 021, 023
Ligne Caylus-Saint-Antonin 9, 54, 006–009, 017
Ligne de Saint-Antonin-Septfonds 018
Ligne Caussade - Lexos par Septfonds, Caylus et Verfeil. 19
Ligne Montauban-Lexos-Capdenac 19
Ligne Paris-Toulouse 19, 21
Livron 21
Locomotive 15, 57, 61
Lombard-Gérin (système) 12, 011–013, 015
Lombez 004
Lot-et-Garonne 012, 022
Loze 21, 43
Lugan 27–28, 43–44, 018

M

Machine à coudre 51
Machine à vapeur 10
Mallet 9, 008
Mans (le) 014
Mantes 011
Marne 022
Mauvoisin (de) 004–006

Mécanisation 51
Ministre des Travaux publics 5, 7, 19, 002–003, 011, 016, 030, 033, 038
Mirabel 018
Moissac 006, 009–010, 012–013
Moissenet 43, 018
Molières 010, 019, 023, 036–037
Monclar 013, 018, 023, 028, 034
Montpalach 15, 19–20, 21, 23, 018
Montaigu 006, 009–010, 013
Montauban 5, 7, 12, 18–19, 23, 50, 002, 011, 013, 023
Montech 013, 033, 039
Monteils 17, 27, 44

N

Négrepelisse 5
Nièvre 11

O

Office national des Recherches scientifiques et des Inventions 021
Orgueil 002

P

Panhard et Levassor 011
Paris 013
Paris-Orléans 7, 39, 42, 002
Parisot 21, 018
Patache 026
Patrimoine 61
Paulines 10, 011
Pelletan (Camille) 56
Penne (Tarn) 51
Penne (Lot-et-Garonne) 013
Pierrefitte 015
Plaque tournante 30, 38, 40–41, 59
Pont de Neuilly 11
Ponts-et-Chaussées 10, 15, 24, 57, 006, 009–010, 013, 032, 039
Pottevin (sénateur) 021
Pradines 009–010
Préfet 7, 14, 20–21, 43–44, 47, 59, 002, 005–006, 009, 011, 015, 018–022, 025–026, 029, 035–037, 039
Promenades (Caussade) 44, 46
Putting out system 51
Puylagarde 21
Puylaroque 41, 018

R

Raccordement 21, 58
Rail à gorge 8, 27
Rails 8, 27

Réalville 50
Renard (train) 11
Renault 30
Ribeill (Georges) 55
Rivière 8, 004, 006
Robatel 29
Roquecor 006

S

S.T.A.M. 59
Saint-Antonin 19, 21, 50-51, 013, 016, 018
Saint-Nauphary 002, 034-035
Saint-Pierre-de-Livron 21
Saint-Projet 21, 43
Saint-simonien 4
Saint-Vincent 018
Sarthe 012-016
Saurer 30
Scotte (train) 11, 011
Selves (de), sénateur 019
Septfonds 8, 15, 17, 19, 21, 26-28, 32-33, 40, 43-45, 49-51, 57, 013, 016-018, 020-021
Servanac 19, 41, 50, 018
Service de voitures automobiles 010-011, 027, 033-034, 038
Société des Transports Auxiliaires des Chemins de Fer du Midi 026, 030
Société des Transports Auxiliaires du Midi (STAM) 58, 022, 026
Souillac 5
Système Dietrich 018

T

Tarn 012, 015
Taylorisme 51
Toulouse 21, 019
Traction à vapeur 11, 57, 010
Train 8, 10, 23
Train routier 8, 10, 011
Tramway 8, 10, 21, 23-24, 26, 40, 44, 002, 006, 010, 026
Trolleybus 12

V

Vaissac 018
Valence 30, 013, 025
Vanity Fair 5
Vapeur 51, 013, 015
Varen 018
Varenes 002
Verdun 013

Verfeil 016, 018
Vienne 022, 024-025
Vignole 17, 27
Villebrumier 002, 034
Villefranche 19, 21, 43, 018
Vivens 44
Voie étroite (0,60 m) 7-10, 007-008
Voie métrique 4, 8, 15, 18, 20-21, 23-24, 26, 31, 57, 004-007, 010, 014, 017
Voie normale 8, 10, 14-15, 18, 21-23, 39, 57, 004-005, 010, 017
Vosges 11, 011

W

Wagon 59, 027, 029
Wassigny 31