

Revue d'histoire  
des chemins de fer

## Revue d'histoire des chemins de fer

24-25 | 2002

Le chemin de fer à la conquête des campagnes

---

# Naissance et mort d'un réseau départemental : le Lot-et-Garonne (1911-1929)

Sandra Morettin

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2051>

DOI : 10.4000/rhcf.2051

### Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

### Édition imprimée

Date de publication : 2 mai 2002

Pagination : 232-244

ISBN : 00996-9403

ISSN : 0996-9403

### Référence électronique

Sandra Morettin, « Naissance et mort d'un réseau départemental : le Lot-et-Garonne (1911-1929) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 24-25 | 2002, mis en ligne le 14 avril 2015, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/2051> ; DOI : 10.4000/rhcf.2051

---

Tous droits réservés

Sandra MORETTIN

---

## **Naissance et mort d'un réseau départemental : le Lot-et-Garonne (1911-1929)**

Le développement des voies ferrées d'intérêt local se justifie par un désir légitime d'offrir aux populations rurales, non desservies par le réseau d'intérêt général, un moyen de transport plus moderne que la voiture hippomobile. Après le succès des premières grandes lignes de chemin de fer, ces populations réclament la construction de lignes supplémentaires mais se heurtent à la réticence des grandes compagnies face à toute extension du réseau. C'est dans ce contexte qu'apparaît une législation destinée à satisfaire le désir des populations sans porter préjudice aux compagnies. Ainsi, la loi du 12 juillet 1865, plus connue sous le nom de loi Migneret (ancien préfet du Bas-Rhin), autorise l'existence de lignes locales indépendantes des grands réseaux et exploitées par de petites compagnies. Les assemblées locales (municipales et départementales) peuvent désormais concéder des chemins de fer, mais leur exécution reste tout de même soumise à l'autorisation de l'État. Toutes ces lignes doivent être assez courtes (30 à 40 km) et ne relier que des localités secondaires aux grands réseaux. En outre, il est préférable qu'elles soient établies à voie étroite avec un parcours simple et qu'elles n'alimentent qu'un faible trafic, afin de ne pas concurrencer les grandes lignes. Il s'agit donc d'un projet économique et décentralisateur.

A la suite du plan Freycinet du 17 juillet 1879, qui classe toutes les lignes du réseau français en distinguant les voies d'intérêt général, les voies dites industrielles et les chemins de fer d'intérêt local pour préciser le rôle de chacune, est votée le 11 juillet 1880 une nouvelle loi qui complète celle de 1865 en y intégrant la catégorie des tramways. Ainsi, les lignes qui empruntent les accotements des routes ou les chaussées bénéficient désormais d'un statut légal, alors que leurs concessions pouvaient jusqu'alors être révoquées sans indemnité.

Malgré l'ensemble de cette législation, il faut encore attendre quelques années avant que n'apparaissent les premières voies ferrées départementales : le retard du Lot-et-Garonne est particulièrement important quand on le compare avec les départements alentour. La construction du réseau départemental est sans cesse ralentie par une

succession de problèmes, financiers notamment, et n'est finalement jamais terminée. Il s'agit donc d'analyser ici la situation particulièrement difficile de ce département et de s'interroger sur les raisons qui ont empêché la réalisation complète d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local. Après avoir analysé le projet initial du département, rapidement mutilé par des difficultés financières, nous étudions la réalisation d'un réseau embryonnaire avant de comprendre enfin les raisons pour lesquelles l'exploitation en fut si peu rentable.

## **Un projet ambitieux mutilé par des problèmes financiers**

### **La mise en place d'un projet ambitieux**

Dès 1872, l'assemblée départementale commence à s'intéresser à la conception d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local. Elle prévoit notamment la construction de voies ferrées de Villeneuve à Tonneins et d'Agen à Mont-de-Marsan qu'elle souhaite concéder à une compagnie franco-anglaise, pour mettre fin au monopole des compagnies du Midi et du Paris-Orléans sur le commerce local. Mais, finalement, ces deux lignes sont intégrées dans le réseau d'intérêt général par le plan Freycinet et concédées aux deux grandes compagnies du Midi et du P.O. en 1883.

A cette époque, le besoin de relier les cantons du nord du département avec leur chef-lieu se fait de plus en plus sentir. Une ligne d'intérêt général de Villeneuve à Falgueyrat est bien prévue par le plan Freycinet, mais le tracé retenu est celui de Cancon, laissant de côté Monflanquin et Villereal. Les populations de ces deux dernières localités font donc étudier à leurs frais la création d'un chemin de fer à voie étroite de Villeneuve jusqu'à Couze en Dordogne. Il desservirait les communes de Monflanquin, Beaumont et Villereal. En Dordogne, ce projet est soutenu par une société d'exploitation des terrains gypseux (le gypse est une roche sédimentaire composée de sulfate de calcium hydraté et cristallisé), qui réclame une liaison au chemin de fer pour favoriser l'extension de son industrie. Les deux départements doivent donc nommer une commission interdépartementale pour déterminer les conditions de la concession et du tracé. Finalement, en 1891, le conseil général estime que le moment est venu d'étudier plus sérieusement la question des chemins de fer à voie étroite, si vivement désirés par la population. Considérant que ce moyen de transport est un puissant stimulant de l'économie et contribue à la richesse publique, il nomme une commission de douze membres chargée d'étudier les conditions auxquelles pourrait être le mieux et le plus économiquement établi, concédé et exploité un réseau de chemins de fer à voie étroite en Lot-et-Garonne, de rechercher de concert avec l'administration préfectorale les lignes

présentant un réel intérêt départemental et d'indiquer avec la plus grande précision possible le chiffre de la dépense qui pourrait incomber au département<sup>1</sup>.

Dans sa séance du 26 août 1899, la commission des tramways du conseil général propose finalement la construction d'un réseau de neuf lignes, d'une longueur totale de 325 km, prévu pour couvrir l'ensemble du département et desservir les zones agricoles éloignées de tout moyen d'expédition. Mais les six entreprises qui en demandent la concession lui reprochent d'accorder une trop grande importance aux relations strictement rurales et font des propositions très différentes. De nouvelles études sont alors entreprises, ce qui provoque un certain retard du Lot-et-Garonne par rapport aux départements voisins, où la construction du réseau local est déjà bien avancée.

Le 13 avril 1904, la commission nommée par l'assemblée départementale expose son nouveau projet en accord avec un autre concessionnaire. Il comprend à nouveau neuf lignes d'un total de 268,9 km :

<b>Lignes</b>	<b>Longueur</b>
Villeneuve-sur-Lot à Villerséal	36,8 km
Villerséal à Castillonès	12,6 km
Monflanquin à Libos	26,5 km
Tonneins à Beauregard	42,9 km
Tonneins à Sos	46 km
Agen à Montaigu-de-Quercy par Beauville	35,2 km
Agen à Lamontoie	21,7 km
Agen à Feugarolles	21,6 km
Feugarolles au Mas d'Agenais	25,6 km

Ce réseau prévoit de bien irriguer les campagnes, mais en s'appuyant sur les petites villes les plus proches, contrairement au projet précédent. De plus, il fait d'Agen un véritable centre ferroviaire avec la convergence de trois voies ferrées d'intérêt local s'ajoutant au croisement des deux lignes principales (Bordeaux-Sète et Périgueux-Tarbes). Ce projet est approuvé en 1904-1905 par la commission d'enquête, par les ministères de l'Intérieur, des Finances et de la Guerre, par le conseil général des Ponts et Chaussées et par la chambre de commerce d'Agen avant d'être concédé.

### Les difficultés des compagnies concessionnaires

En réalité, dès le 12 mars 1902, le conseil général rétrocède à M. de Brancion le réseau dit des « tramways à vapeur pour voyageurs et marchandises, dont ladite assemblée doit demander la concession à l'État ». M. de Brancion n'est pas un inconnu dans ce domaine : ingénieur électricien, il a installé en 1899 le premier tramway électrique français à Clermont-Ferrand. Dans un premier temps, cette rétrocession n'est que symbolique, car l'État n'a pas encore attribué au département la concession du réseau. Cependant, le département a un concessionnaire et c'est avec lui qu'il fixe la physionomie définitive du futur réseau. Dans un second temps, après l'autorisation de l'État, une convention du 21 février 1908 rétrocède définitivement à M. de Brancion l'ensemble du réseau ferré d'intérêt local. Puis, le 30 juin 1908, un décret déclare d'utilité publique la ligne Agen-Beauville, confirmant la concession à la Compagnie des chemins de fer et tramways départementaux du Midi de la France que M. de Brancion, son président, vient de fonder à Paris. C'est une société anonyme disposant d'un capital de 3 500 000 F.

Un décret du 22 août 1908 autorise le département à contracter un emprunt de 8 485 919 F pour couvrir la construction des tramways. Les travaux commencent sur la ligne Villeneuve-Villeréal le 3 mai 1909, puis sur celle de Villeréal-La Sauvetat. Mais les premières difficultés financières apparaissent rapidement. Pour la seule ligne en construction partant de Villeneuve, la banque de la Compagnie des tramways est déclarée en faillite. En effet, M. de Brancion sera obligé d'avouer un peu plus tard qu'une somme de 1 800 000 F a été employée dans les frais d'émission des titres et par les banquiers émetteurs, MM. Chateaufort et Poitevin, en faillite. Cependant, des mesures d'urgence permettent la poursuite des travaux sur la ligne Villeneuve-Villeréal et l'ouverture du chantier Tonneins-Beauregard. Mais, en attendant, M. de Brancion, à qui l'on attribue une part de responsabilité dans cette situation périlleuse, abandonne la direction de sa compagnie et est remplacé par M. Bériot, un industriel.

L'entreprise reprend un fonctionnement normal pendant quelques temps, mais au moment de la mise en service de la ligne Villeneuve-Villeréal les actionnaires apprennent que la gestion de l'entreprise est médiocre. L'amélioration constatée après l'arrivée de M. Bériot est donc éphémère et le département envisage le rachat de la concession qui a finalement lieu le 12 novembre 1913.

Une nouvelle concession est alors signée pour soixante ans avec M. Lagueyte ainsi que M. Ortal et ses fils. Le groupe Ortal est déjà solidement implanté en Aquitaine : il fait partie de ces groupes puissants

qui, par l'intermédiaire de sociétés différentes, interviennent dans plusieurs départements. En effet, il détient à la fois la Compagnie des tramways électriques du Libournais, la Compagnie des chemins de fer de Luxey à Mont-de-Marsan et, à partir de 1913, la Compagnie des chemins de fer et tramways du Midi en Lot-et-Garonne. Ce groupe paraît donc assez puissant pour assumer la réalisation du réseau lot-et-garonnais, d'autant plus qu'il tisse des liens étroits avec la Compagnie du Midi, dont il obtient une garantie d'intérêt (la garantie d'intérêt substitue le paiement éventuel d'un intérêt au paiement immédiat d'un capital dans la mesure où les ressources sont insuffisantes). La Compagnie du Midi, quant à elle, trouve son intérêt dans la création de lignes économiques affluentes lui apportant un trafic complémentaire. Mais, en réalité, la guerre de 1914-1918, s'ajoutant à d'autres difficultés, perturbe gravement les chantiers en cours et porte un coup fatal au réseau lot-et-garonnais. Dans un tel contexte, la Société des voies ferrées départementales du Midi (V.F.D.M.) remplace MM. Ortal et Lagueyte. Cette société, initialement chargée du réseau basque (Biarritz-Hendaye) et exploitant diverses lignes dans les départements du Tarn et de la Haute-Garonne, est une filiale de la Compagnie du Midi.

Quatre concessionnaires successifs, dont deux compagnies assez puissantes, ne parviennent donc pas à réaliser le réseau lot-et-garonnais.

## La réalisation d'un réseau embryonnaire

### La construction : peut-on encore parler de « réseau » ?

Les travaux commencent en mai 1909 sur la ligne Villeneuve-Villeréal et, le 9 septembre 1911, la compagnie concessionnaire informe le préfet que les travaux peuvent être considérés comme terminés. Toute la voie et ses accessoires sont achevés, le matériel roulant est prêt et les gares suffisamment avancées pour assurer un service régulier de voyageurs et de marchandises. La compagnie précise que les aménagements de détail restant à effectuer peuvent, sans aucun inconvénient, l'être pendant le début de l'exploitation. Le 30 septembre 1911, la première ligne du réseau est donc mise en service.

Après le changement de concessionnaire en 1913, le groupe Ortal-Lagueyte s'efforce de poursuivre la réalisation du réseau. Cependant, après le commencement des travaux sur deux autres lignes, la déclaration de guerre en 1914 réduit l'existence du réseau lot-et-garonnais à la seule ligne déjà exploitée. Tant bien que mal, les chantiers reprennent leur activité et, le 1<sup>er</sup> novembre 1917, la ligne Tonneins-Sos et la section Tonneins-Tombeboeuf (sur la ligne Tonneins-Beauregard) sont livrées

à l'exploitation. Mais leur service est de courte durée car, dès le 5 juin 1918, la liaison Tonneins-Tombeboeuf est réquisitionnée, déposée par l'armée et cesse toute activité.

A partir de 1919, la compagnie se consacre à la remise en état de la voie et du matériel roulant. Elle repose la voie Tonneins-Tombeboeuf en 1921 et envisage la poursuite de la construction jusqu'à Beauregard. Elle s'intéresse également à la ligne Monflanquin-Libos. Mais le début de la concurrence routière porte un nouveau coup dur aux chemins de fer lot-et-garonnais : l'autobus, assurant la liaison entre Villereal et Libos dès 1921 et doublant finalement la ligne du tramway, réduit ainsi le trafic des voyageurs. Puis la ligne de Sos, peu rentable, est suspendue le 20 juin 1922.

Après le remplacement du groupe Ortal-Lagueyte par la Société des voies ferrées départementales du Midi en 1923, l'ambition n'est plus à l'ordre du jour : devant le retard accumulé, seul un sauvetage du réseau est envisagé. En septembre 1925, le conseil général renonce en effet à la construction du reste du réseau et se limite aux trois lignes existantes. La nouvelle société concessionnaire s'efforce tout de même de terminer la ligne Tonneins-Beauregard, mise en service le 1<sup>er</sup> juin 1927. Cependant, le projet d'électrification par la compagnie, capable de fournir l'énergie électrique nécessaire, est abandonné. Ainsi, en 1927, le réseau d'intérêt local du Lot-et-Garonne est terminé : sur neuf lignes initialement prévues, trois seulement sont achevées. Il est donc difficile de parler d'un véritable « réseau », d'autant plus que ces lignes sont longtemps exploitées indépendamment les unes des autres et souffrent également d'une absence de liaison avec les lignes d'intérêt général.

### **Le retard dans l'exécution des travaux**

De nouvelles demandes sont sans cesse formulées par les populations ou les conseils municipaux des communes traversées par ces lignes départementales, afin d'en améliorer le tracé, mais toutes ces démarches retardent considérablement l'avancée des travaux. Ainsi, l'ingénieur en chef du département confirme au préfet, par une lettre du 17 décembre 1910, que le vœu émis par le conseil municipal de Villereal est accepté : le premier tracé de la ligne Villeneuve-Villereal, qui avait l'inconvénient de traverser le champ de foire de Montaut et d'entraîner l'abattage d'une des rangées d'arbres aux abords de la station de Villereal, est désormais remplacé par un nouvel itinéraire donnant satisfaction à la commune.

La même année, un projet de déviation est présenté au niveau de la commune de Beauregard. Ce projet, présenté par la compagnie concessionnaire le 12 septembre 1910, n'entraîne aucune observation en ce qui concerne les déclivités et les courbes. Sa seule conséquence est de modifier légèrement l'emplacement de la station de Beauregard, commune aux lignes de Villeneuve-Villeréal et de Tonneins-Beauregard, en le ripant de 200 m environ vers Monflanquin, mais en longeant toujours le chemin de grande communication n° 24. Beauregard n'est qu'un lieu-dit éloigné de toute agglomération et l'unique raison de la construction d'une station dans cette région réside dans la nécessité d'en placer une à la conjonction des deux lignes de tramways. Il s'agit donc d'une station de bifurcation.

Ces deux exemples sont très représentatifs des nombreuses discussions qui, s'ajoutant aux problèmes financiers des compagnies successives, retardent considérablement l'exécution des travaux.

La réalisation tardive du réseau et son inachèvement s'expliquent également par la lenteur des travaux de finition et, de ce fait, par le prolongement de situations provisoires. En effet, en 1913, selon l'ingénieur en chef du service des tramways, la ligne Villeneuve-Villeréal serait entièrement ouverte à l'exploitation si le pont de 120 m prévu sur le Lot avait été construit. Seul donc le retard apporté à la construction de cet ouvrage serait la cause de l'exploitation partielle de la ligne. Ce n'est qu'en mai 1909, au début des travaux, que la compagnie présente un projet complet de pont métallique à trois travées indépendantes, préparé d'ailleurs sans aucune entente avec les services de la navigation et du contrôle tant pour la fixation du débouché à donner à l'ouvrage que pour la hauteur des poutres. Par la suite, d'autres solutions sont envisagées : des ponts à deux travées ou à arche unique, mais sans succès. Le maire de Villeneuve fait alors savoir que si le pont à construire, au lieu de servir au passage exclusif du tramway, permettait aussi le passage des voitures, la commune accorderait une subvention de 60 000 F. Il demande également que le pont soit construit avec une seule arche métallique et une largeur de 11 m, portant désormais sa subvention à 130 000 F. Une nouvelle étude du pont est alors nécessaire. Le montant du nouveau projet soumis à l'administration s'élève désormais à 513 000 F. Devant l'importance de ce chiffre, une subvention extraordinaire est demandée au ministère des Travaux publics, de façon à répartir la dépense entre le département (183 000 F), la commune de Villeneuve (130 000 F), la compagnie concessionnaire (75 000 F) et l'État (par une subvention extraordinaire de 125 000 F). Cependant, la compagnie refuse de passer à l'exécution. En juillet 1912, elle

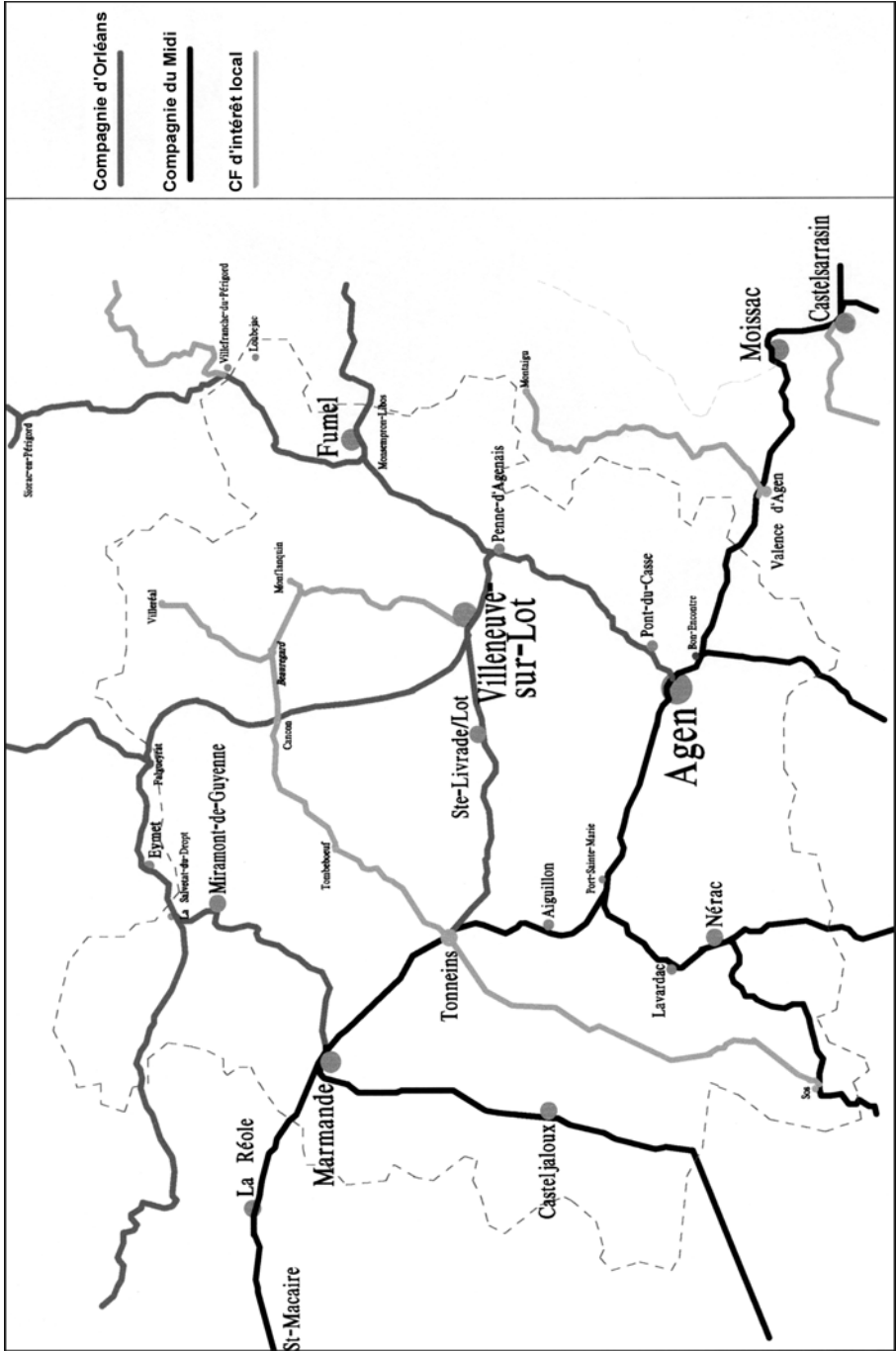


présente un nouveau projet de pont à trois travées en ciment armé, pensant ainsi gagner du temps pour solutionner, d'une façon favorable à ses intérêts, la grave question des tramways départementaux. Mais les travaux sont menés de manière déplorable et, en juillet 1912, le conseil général demande à la compagnie un plan de réorganisation qu'elle repousse. Dans un tel contexte, l'assemblée départementale s'adresse à la Compagnie du Midi pour lui demander les conditions auxquelles elle pourrait venir en aide au département. Celle-ci fait alors une proposition pour reprendre l'affaire sur des bases sérieuses, à condition que la compagnie concessionnaire soit liquidée et qu'une entente ait lieu pour la reprise des travaux à exécuter moyennant une somme de 4 800 000 F. Mais l'accord ne peut être concrétisé. De ce fait, au lieu d'être reliée par un pont à la gare du P.O. à Villeneuve, située sur la rive gauche du Lot, la voie part d'un dépôt provisoire établi près de la porte de Paris suivi, en aval, d'une gare de marchandises et d'une voie de garage. Mais ces constructions ne sont que provisoires et il faut attendre l'année 1923 pour que le pont sur le Lot soit réalisé, permettant ainsi la jonction avec la gare du P.O. Il est d'ailleurs construit en béton non armé, première réalisation de ce genre dans le monde. Un problème identique à Tonneins est résolu la même année : en effet, la réalisation d'un pont sur la Garonne permet la jonction des lignes Tonneins-Beauregard et Tonneins-Sos. Un embryon de réseau est ainsi réalisé, mais son exploitation reste difficile.

## Les difficultés liées à l'exploitation

### Les voies et le matériel roulant utilisé

Les trois voies sont construites à écartement métrique. Elles longent presque partout les chemins : routes nationales, chemins de grande communication, chemins d'intérêt commun, chemins vicinaux... Selon les statuts des routes, la largeur des infrastructures diminue. Pour les franchissements de la Garonne et du Lot, à Tonneins et Villeneuve, les ouvrages d'art doivent supporter une voie routière dans laquelle les rails du tramway sont encastrés (rails de type Broca). Mais, dans l'ensemble, les lignes sont en rails noyés. La ligne Tonneins-Sos, établie majoritairement sur un accotement inaccessible aux voitures, comprend aussi quelques sections sur plate-forme indépendante dans la forêt landaise. Le passage de la voie dans cette forêt pose par ailleurs un problème. En effet, un rapport du chef de la brigade de gendarmerie à Houeillès signale qu'un incendie s'est déclaré le 3 septembre 1918 sur les bords de la voie ferrée à 2,5 km de Durance et que les causes en sont attribuées à la machine du train ouvrier venant de Sos, passé peu de temps avant que l'incendie ne soit aperçu. Toute la végétation des



Le réseau ferré du Lot-et-Garonne en 1930.  
© S. Morettin, 2001. Cartographie : É. Auphan, 2002.

landes est si sèche à ce moment-là que les risques d'incendie sont importants, comme le prouve leur fréquence, non seulement le long de la voie ferrée, mais partout où il y a des bois insuffisamment nettoyés. Le chef de l'exploitation, M. Plantey, est donc chargé de recommander à son personnel de veiller au maintien en bon état des appareils de sécurité, de vider complètement le cendrier et la boîte à fumée avant le départ de chaque train, de fermer la porte arrière du cendrier dans la direction de la marche, de surveiller attentivement la voie et de faire veiller à ce que les paquets de mâchefer provenant du nettoyage des foyers des machines et jetés sur les dépendances du tramway soient bien éteints avant la mise en marche du train. Mais l'ingénieur en chef reconnaît que, malgré toutes ces précautions, on ne peut jamais avoir la certitude d'éviter les risques d'incendie avec une machine transportant du fer à travers des matières inflammables. Le seul moyen de supprimer ce danger serait, selon lui, l'arrêt de toute exploitation sur la ligne Tonneins-Sos. Cependant, il reconnaît qu'il s'agirait là d'une mesure grave, pour le licenciement du personnel d'une part et pour les grands services que rend le tramway d'autre part, non seulement aux populations des contrées desservies, mais aussi au secteur militaire par le transport de bois destinés aux ouvrages de la défense nationale.

En outre, l'équipement en matériel roulant est au départ prévu à la mesure du réseau ambitieux initialement projeté. Mais, en réalité, si le matériel remorqué est dans l'ensemble convenable, les locomotives sont constamment en nombre insuffisant. C'est d'ailleurs pour cette raison que, sur la section Tombeboeuf-Beauregard terminée en 1925, les premiers trains ne circulent qu'en 1927. En 1911, pour la première ligne du réseau (Villeneuve-Villeréal), la compagnie reçoit quatre locomotives (sur une commande de vingt-six engins) construites par les établissements Pignet à Lyon et Anzin. De type 130 T, elles ont un poids à vide de 22 t et une puissance de 200 chevaux environ. Immatriculées de un à quatre, elles sont affectées uniquement au service de cette ligne, où elles se détériorent rapidement. En 1914, une cinquième locomotive Pignet, semblable aux précédentes, est livrée à Villeneuve.

Pour l'exploitation des lignes de Tonneins à Sos et Tombeboeuf, la compagnie est équipée de deux machines de type 030 T, d'un poids à vide de 18 t, construites entre 1907 et 1910 par les établissements Orenstein et Koppel à Berlin. Immatriculées K4 et K6, elles disparaissent en 1927. Par la suite, pour améliorer l'équipement en vue de la prochaine mise en service de la ligne entière jusqu'à Monflanquin, les V.F.D.M. acquièrent du matériel d'occasion. Les chemins de fer de la banlieue de Lyon leur proposent un lot de locomotives de type tramway construites

par la société Decauville mais, ce type de machines ne correspondant pas tout à fait aux besoins, la compagnie achète finalement cinq locomotives 130 T de 16 t à vide auprès des Chemins de fer économiques des Charentes. En réalité, il n'existe qu'une seule automotrice en service sur le réseau lot-et-garonnais. Il s'agit d'une voiture à deux essieux, construite par les établissements Horne et Buire à Lyon. Sa caisse comporte deux postes de conduite, un compartiment fourgon et un compartiment pour les voyageurs d'une capacité de quatorze places assises. Cette locomotive est essentiellement utilisée entre Tonneins et Sos en raison de la faible fréquentation des trains, mais aussi pour limiter le recours aux locomotives à vapeur à cause des risques d'incendie dans la forêt landaise.

### Les lacunes du trafic

Du fait de la construction très tardive du pont sur la Garonne à Tonneins en 1923 et de la section Tombeboeuf-Beauregard en 1925, le réseau lot-et-garonnais est longtemps tronçonné en trois secteurs indépendants, ce qui entraîne des difficultés d'exploitation et des dépenses importantes, car chaque ligne doit être équipée séparément en matériel roulant. Par ailleurs, l'absence totale de liaison avec les grandes lignes d'intérêt général aggrave les lacunes du trafic. A Villeneuve par exemple, avant la construction du pont sur le Lot et le prolongement de la voie sur 1 km pour atteindre la gare grande vitesse du P.O., les voyageurs sont obligés de se rendre à pied à cette gare avec leurs bagages et les marchandises ne peuvent être transbordées directement entre les wagons du tramway et ceux de la Compagnie d'Orléans. Le reste du réseau demeure isolé des grandes lignes jusqu'en 1927. Ce manque de liaisons perturbe donc fortement le trafic.

Dans de telles conditions, il est compréhensible que l'exploitation demeure déficitaire au cours de la Première Guerre mondiale, d'autant plus que ce conflit réduit le trafic à la seule ligne de Villeneuve-Villeréal, et que la voie de Sos soit suspendue le 20 juin 1922. Jusqu'en 1914, trois trains aller et retour circulent quotidiennement entre Villeneuve et Villeréal, c'est-à-dire sur la première ligne ouverte. Mais, dès le début du conflit, le service est réduit à un aller-retour, même sur les voies ouvertes en 1917. Par la suite, la compagnie est incapable de rétablir plus d'un service par jour, à l'exception des trains de marchandises. Sur la ligne Villeneuve-Villeréal, le service ne se fait plus que trois jours par semaine et celui de la voie Tonneins-Sos n'est plus qu'hebdomadaire avant d'être suspendu. Plusieurs conseils municipaux protestent alors afin que soit rétabli un service quotidien, au moins entre Villeneuve et Villeréal, mais sans succès. Cependant, les jours de foire et de marché à Tonneins, Sos Tombeboeuf et Villeréal, des trains supplémentaires sont mis à disposition.

Le réseau souffre également d'un manque d'efficacité dû à la petite vitesse des trains. En effet, la desserte de nombreuses gares et haltes successives, parfois à moins de 1 km de distance, entraîne une vitesse moyenne très réduite allongeant considérablement la durée des trajets. De toute façon, la vitesse préconisée par le cahier des charges est réduite et varie selon les lieux : 40 km/h en site propre (sur plate-forme indépendante), 25 km/h sur les voies publiques et 12 km/h seulement en agglomération. Ainsi, en 1924, il faut encore une moyenne de 2 h 30 pour parcourir les 37 km séparant Villeneuve de Villeréal et 3 h pour 49 km entre Tonneins et Sos.

Tous ces inconvénients expliquent que cet embryon de réseau soit très vite concurrencé par la route : le sous-équipement, la lenteur des trajets et les vicissitudes des travaux y sont pour beaucoup. Dès 1929, date à laquelle le réseau est enfin soudé aux grandes lignes et peut espérer améliorer sa situation, les services voyageurs sont de plus en plus assurés par la route grâce aux autobus de la Société des transports auxiliaires des chemins de fer du Midi, une nouvelle filiale de la Compagnie du Midi. Dans un tel contexte, le service des voyageurs est fermé en 1929. Les trains de marchandises, quant à eux, continuent à circuler et utilisent les ateliers de transbordement qui viennent d'être construits à Villeneuve et Tonneins. Toutefois, en raison de la maigreur du trafic marchandises, le réseau ferme totalement en 1933 et les locomotives rentrent au dépôt.

Le réseau des tramways lot-et-garonnais a donc connu de graves difficultés au cours d'une existence particulièrement éphémère. Les résultats de son exploitation sont constamment déficitaires, alors qu'ailleurs, en diverses régions de France et même dans d'autres départements du Sud-Ouest, des réseaux de chemins de fer d'intérêt local parviennent à prospérer.

Il semble bien que la faiblesse du réseau lot-et-garonnais vienne essentiellement de son inachèvement, dû aux difficultés financières des compagnies successives et à la guerre. Trois lignes seulement ont été exploitées et n'ont jamais pu fonctionner dans des conditions normales. Par ailleurs, jusqu'en 1927, elles sont exploitées en trois tronçons isolés, sans liaison entre elles ni avec les lignes d'intérêt général. Or cette solution de continuité présente des inconvénients majeurs en termes de dépenses et de trafic. Elle oblige en effet la compagnie à multiplier les dépenses en matériel roulant pour l'équipement de chaque ligne. Cette lacune ne facilite pas les envois de marchandises par wagons complets de ligne à ligne, ce qui diminue rapidement et de façon inquiétante le volume des marchandises à transporter. Certes, une totale harmonie

entre le réseau départemental et les grandes lignes était difficilement envisageable en raison de la différence d'écartement des rails, mais les liaisons de 1927 permettant les échanges avec les lignes d'intérêt général arrivent de toute façon trop tard. En effet, l'autobus et le camion ont déjà la préférence des voyageurs et des expéditeurs. Outre la concurrence routière, ce réseau souffre de son isolement par rapport aux réseaux d'intérêt local des départements voisins, commencés dès les années 1870 et exploités par la suite avec un bien meilleur succès.

### Note

1- Arch. dép. Lot-et-Garonne, *Extrait du registre des délibérations du conseil général de Lot-et-Garonne*, 19 août 1891.

---