

CHAMBRE DE COMMERCE DE TARN et GARONNE

Séance du Vendredi 1^{er} Mars 1901.

Présidence de M. le Préfet de Tarn-et-Garonne.

Extrait du Registre des Délibérations.

L'ordre du jour appelle la question du prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont.

M. Doumerc, président de la Chambre, expose à l'Assemblée qu'il a reçu de M. le Préfet de Tarn-et-Garonne communication d'une dépêche ministérielle en date du 20 décembre 1900 par laquelle M. le Ministre des Travaux Publics fait connaître qu'il a décidé, conformément à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, que le chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont serait prolongé sur Gimont et que le raccordement de Larrazet à Montauban, demandé par la Chambre de Commerce de Montauban et proposé par MM. les Ingénieurs, ne serait pas exécuté.

M. Doumerc, après avoir donné lecture de cette décision et rappelé les délibérations antérieures de la Chambre de Commerce, prie M. le Préfet de vouloir bien demander à la Chambre si elle maintient ses décisions précédentes et si elle autorise son Président à déposer dans ce sens et en son nom devant les commissions d'enquête instituées par M. le Ministre des Travaux Publics.

Après une discussion à laquelle prennent part les membres présents à la séance, la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne adopte la délibération suivante

La Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne.,

Vu ses délibérations des 30 mars et 18 août 1900;

Vu les délibérations prises par le Conseil général de Tarn-et-Garonne les 24 avril et 22 août 1900 ;

Vu la dépêche adressée le 20 décembre dernier, par M. le Ministre des Travaux Publics, à MM. les Préfets du Tarn-et-Garonne et du Gers, pour prescrire la mise à l'enquête du prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne;

Vu les projets déposés par M. l'Ingénieur en chef Le Secq-Destournelles comportant deux tracés, l'un se dirigeant sur Aubiet et l'autre sur Gimont, complétés par une ligne raccordant directement Montauban à Larrazet ;

Considérant que, s'il n'y a pas lieu de revenir sur la désignation qui a été faite en 1882 de Castelsarrasin comme tête de ligne du chemin de fer reliant le Tarn-et-Garonne au Gers, il convient cependant de se préoccuper des considérations qui ont fixé ce choix et des mesures à prendre pour corriger les erreurs qui ont pu être commises à cette époque et en atténuer les conséquences;

Considérant que la raison capitale invoquée en faveur de Castelsarrasin la nécessité de prolonger en droite ligne vers les Pyrénées, par Beaumont, Lombez et Lannemezan, la ligne stratégique de Cahors à Moissac n'existe plus aujourd'hui, puisque la ligne de Cahors à Moissac a été déclassée et rangée parmi les chemins de fer d'intérêt secondaire à voie étroite ; puisque le prolongement de la ligne de Castelsarrasin sur Lombez a été rendu inutile par suite de la construction du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse par Lombez; puisque le rattachement de la région d'Auch aux Pyrénées doit s'effectuer désormais par la ligne d'Auch à Lannemezan; puisque le plateau de Lannemezan a été abandonné par l'autorité militaire, depuis quelques années, comme siège d'un camp d'instruction ou de concentration; puisque enfin l'Administration supérieure écarte définitivement tout projet de jonction ultérieure entre la ligne d'Auch à Toulouse et la ligne de Toulouse à Montréjeau;

Considérant que, dans ces circonstances, il importe d'examiner le prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Lombez en se plaçant non seulement au point de vue des intérêts de la ville de Montauban et du département de Tarn-et-Garonne, mais encore au point de vue des intérêts de la région et de l'intérêt général du pays;

Considérant que les intérêts de la ville de Montauban ont été sacrifiés en 1882; que cette ville,

point de jonction de plusieurs lignes ferrées et notamment des deux grandes artères : Bordeaux- Cette et Toulouse-Paris et point de départ des lignes de Lexos et de Castres, était tout naturellement désignée non seulement par l'importance des installations de sa gare, mais encore par sa position géographique pour être reliée directement à la Gascogne et à l'Armagnac avec lesquelles elle entretient par les routes de terre d'importantes relations commerciales;

Considérant que la construction d'un chemin de fer direct de Montauban à Auch doit être la conséquence de l'existence de la Route Nationale n° 128 qui relie ces deux villes et qui était le siège d'une circulation très active avant le détournement opéré au profit de Toulouse et d'Agen par l'établissement des chemins de fer de Toulouse à Auch et d'Agen à Tarbes;

Considérant que l'interruption de ces communications directes a porté le plus grand préjudice à la ville de Montauban et au département de Tarn-et- Garonne; qu'Auch est aujourd'hui à une distance de Montauban de 129 kilomètres par Agen et de 130 kilomètres par Toulouse, tandis que la distance par la Route Nationale n'est que de 83 kilomètres;

Considérant qu'avec le prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin sur Gimont la distance sera encore de 102 kilomètres, tandis qu'elle pourrait être réduite à 88 kilomètres environ par la construction d'une voie ferrée directe de Montauban à Larrazet et l'exécution du tronçon Beaumont-Aubiet;

Considérant que l'intérêt des populations du département du Gers est d'arriver le plus économiquement et le plus rapidement possible à Montauban d'où elles peuvent facilement se diriger dans les sens les plus divers, et notamment sur Paris, en raison des lignes ferrées qui convergent vers Montauban;

Considérant que les termes de la dépêche ministérielle du 20 décembre 1900 semblent indiquer que, malgré les projets déposés et les études faites par MM. les Ingénieurs du service, la question du rattachement direct d'Auch à Montauban par Larrazet et Montech n'a pas fait l'objet d'un examen approfondi de la part de l'Administration supérieure et que ce raccordement qualifié simplement de « très coûteux » paraît avoir été rejeté a priori comme se rattachant à des considérations d'intérêt général que l'Administration des Travaux Publics regarde comme étrangère à la question actuellement discutée, question qu'elle prétend maintenir exclusivement sur le terrain de l'intérêt local;

Considérant, en se plaçant à ce point de vue, que si les intérêts de la ville de Mauvezin, sur lesquels la dépêche ministérielle semble particulièrement insister, sont éminemment respectables, ceux d'Auch, de Beaumont-de-Lomagne et de Montauban ne le sont pas moins;

Considérant que le choix d'Aubiet comme point terminus du prolongement du chemin de fer de la ligne de Castelsarrasin à Beaumont est écarté par l'Administration supérieure, parce qu'il imposerait aux habitants de Mauvezin, pour se rendre à Toulouse, une augmentation de trajet de 8 kilomètres ou de 10 % environ;

Considérant qu'alors même que les données statistiques que l'on a recueillies indiqueraient que la presque totalité des marchandises et des voyageurs fournis par Mauvezin sont à destination de Toulouse, alors qu'une très minime partie seulement se dirige sur Auch, il conviendrait de n'attacher à cette constatation qu'une valeur relative, tous les transports dans les directions autres que Toulouse s'effectuant par la voie de terre et échappant aux statistiques que l'on a pu dresser au moyen des expéditions ou des arrivages relevés dans les stations de Gimont et d'Aubiet ;

Considérant que beaucoup de voyageurs ou de marchandises en provenance de Mauvezin et de la région ne font certainement que transiter par Toulouse pour y prendre des directions que Montauban pourrait aussi leur offrir et ce avec un parcours de bien moindre longueur;

Considérant que le tracé Beaumont-Aubiet rapprocherait Mauvezin d'Auch de 8 kilomètres, permettrait, de placer la station de Mauvezin 600 mètres plus près du centre de la ville et mettrait en communication plus rapide un important chef-lieu de canton avec le chef-lieu du département et avec Lectoure, chef-lieu de son arrondissement;

Considérant que Mauvezin trouvera dans la construction du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Cadours, qui sera certainement prolongé jusqu'à Cologne et Mauvezin, des

facilités de communication avec Toulouse sinon supérieures, du moins égales à celles que pourraient lui offrir le prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin sur Gimont; que le raccordement Larrazet-Montauban offrira d'un autre côté à Mauvezin des facilités importantes de communication avec la grande ligne de Bordeaux à Cette et avec les lignes de Paris et de Castres;

Considérant que Beaumont-de-Lomagne sera distant de Montauban par Castelsarrasin de 44 kilomètres, tandis que par la ligne directe de Larrazet la distance se réduirait à 36 kilomètres, ce qui rapprocherait Beaumont de son chef-lieu de département et de la région de Toulouse, vers laquelle le mouvement de la Lomagne est nettement dessiné, de 8 kilomètres (18 % environ);

Considérant que le raccordement Larrazet-Montauban, tout en étant profitable aux intérêts de Beaumont, tout en permettant d'envisager la construction, à Bourret, d'un pont mixte qui remplacerait le pont suspendu établi dans cette dernière localité, aurait aussi pour conséquence de desservir Montech, chef-lieu de canton de 2459 habitants et centre industriel important;

Considérant que les raisons d'intérêt général, invoquées en faveur de la ligne Castelsarrasin-Aubiet, ne peuvent pas être passées sous silence quand il s'agit de la construction d'une ligne ferrée à voie large, destinée à être incorporée dans le réseau général de nos chemins de fer, et que ce serait méconnaître les véritables données du problème que d'écarter complètement la question d'intérêt général ainsi que le fait la dépêche ministérielle du 20 décembre 1900;

Considérant que la ligne Montauban-Larrazet-Beaumont-Aubiet-Auch, continuée par la voie ferrée de Vic-Bigorre à Pau, dont le reclassement dans le réseau général s'impose à bref délai, est la ligne directe pour relier le centre de la France à la ligne internationale de Pau à Oloron et à Jacca; que s'il est vrai que la ligne de Toulouse à Bayonne assure les communications de Montauban avec Pau, c'est au prix d'un trajet de 267 kilomètres, supérieur de 76 kilomètres environ, c'est-à-dire de près d'un tiers de celui que l'on aurait à fournir en suivant le trajet sus-indiqué;

Considérant que cet allongement de 76 kilomètres lèserait gravement les intérêts industriels, commerciaux et agricoles de la région, étant donné que sur tout le réseau du Midi, à l'exception de la grande ligne de Bordeaux à Cette, les tarifs de transport sont calculés sur les bases maxima et les tarifs spéciaux font presque défaut, de telle sorte que le moindre allongement de distance se traduit pour le public par un surcroît notable de charges;

Considérant, en ce qui concerne la nécessité de relier le centre de la France à la partie occidentale de l'Espagne, que les deux lignes internationales que la France et l'Espagne se sont engagées à construire simultanément, l'une par le port de Camfranc et l'autre par la vallée du Salat, sont distantes de plus de 130 kilomètres et débouchent dans des parties de la péninsule ibérique dont les productions agricoles ou industrielles et les relations avec le reste du pays sont essentiellement différentes; que dans ces conditions il importe de mettre le centre de la France, desservi par la grande artère de Paris à Toulouse par Montauban, en communication directe, non seulement avec la ligne de Saint-Girons à Lérida, mais encore avec la ligne d'Oloron à Jacca, en plaçant à Montauban, comme c'est naturel et logique, le point de bifurcation de ces deux directions;

Considérant qu'en raison des intérêts supérieurs qui sont en jeu il ne saurait être question soit de l'économie qui résulte du choix de la station de Gimont comme point de raccordement de la ligne de Castelsarrasin à Beaumont avec la ligne de Toulouse à Auch; soit de la dépense qu'il y aurait à faire pour l'établissement de la ligne ferrée de Larrazet à Montauban par Montech; soit des convenances particulières de la Compagnie du Midi qui lui ont fait demander Gimont comme point de soudure des deux lignes; soit enfin des difficultés d'exploitation que pourrait créer la Compagnie concessionnaire le tracé Beaumont-Aubiet ainsi que l'embranchement Larrazet-Montauban;

Considérant que la vallée de l'Arrats est plus large que celle de la Gimone; que le cours de la première rivière est beaucoup moins sinueux que celui de la seconde, ce qui doit permettre de faire disparaître les objections indiquées dans la dépêche ministérielle au sujet de la

supériorité en profit et en plan du tracé Beaumont-Aubiet;

Considérant que les difficultés techniques invoquées à propos du raccordement de la nouvelle ligne avec la ligne de Toulouse à Auch ne résistent pas à un examen approfondi; que les conditions dans lesquelles sont établies les stations de Gimont-Cahuzac et d'Aubiet semblent se prêter, aussi bien pour l'une que pour l'autre, à l'exécution de ce raccordement; que ces considérations se réduisent du reste à une question de plus ou moins de dépense, question qui sera examinée ultérieurement;

Considérant, au point de vue de l'exploitation, que celle-ci se fera dans les mêmes conditions que la ligne nouvelle aboutisse à Gimont ou à Aubiet; que l'une de ces stations n'offre pas plus de facilités ou de ressources que l'autre que la construction de l'embranchement de Montauban à Larrazet, en reportant sur Auch et Montauban les points terminus de l'exploitation de la ligne, rendrait cette dernière beaucoup plus aisée et beaucoup plus économique;

Considérant que la vallée de l'Arrats a été choisie d'un commun accord, par la Commission interdépartementale du Gers et du Tarn-et-Garonne, dans la réunion tenue à Valence-d'Agen le 23 octobre 1899, pour être le siège d'un chemin de fer à voie étroite aboutissant à Valence-d'Agen en suivant le cours de l'Arrats; que la décision prise par cette Commission a été ratifiée par le Conseil général de Tarn-et-Garonne, le 24 avril 1900, et que le Conseil général du Gers, à la même date, a voté en principe le rattachement du réseau de tramways du Gers à celui du Tarn-et-Garonne; que le choix fait ainsi de la vallée de l'Arrats indique toute l'importance économique qu'elle présente et désigne le plus fort Aubiet pour être le point d'arrivée du prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont;

Considérant, en admettant comme exacts les chiffres indiqués par la dépêche ministérielle du 20 décembre 1900, qu'il ne s'agit, pour le choix d'Aubiet, que d'un supplément de dépenses de 900,000 francs environ à ajouter à la dépense totale de 5,240,000 francs prévue par le projet;

Considérant, au même point de vue, que si le raccordement de Larrazet-Montauban exige une dépense importante, cette dernière s'appliquera à la construction d'une nouvelle voie ferrée qui desservira une importante région agricole et industrielle et jouera un rôle considérable dans le réseau général de nos chemins de fer, de telle sorte que cette dépense, quelque considérable qu'elle puisse paraître à première vue, est presque insignifiante au regard des avantages qu'elle procurera au pays et qu'il ne serait pas d'une administration sage et prévoyante d'écarter, pour une économie relativement minime, un projet qui permet de résoudre une question d'intérêt général d'une façon complète et définitive, tout en donnant satisfaction aux intérêts particuliers qui se trouvent en présence;

Considérant que ce serait porter une nouvelle et grave atteinte aux intérêts de la ville de Montauban que de ne pas corriger, dans la mesure du possible, les conséquences des décisions prises par l'Administration supérieure, depuis 1882, au détriment de Montauban; que l'exécution de la décision ministérielle du 20 décembre 1900, si cette décision était maintenue, aurait pour résultat d'augmenter encore l'infériorité de Montauban par rapport aux centres voisins et d'accentuer la crise économique que traverse notre ville déjà si éprouvée par la diminution de sa population, la disparition de ses industries autrefois florissantes et le malaise dont souffre une agriculture jadis très prospère;

Par ces motifs, la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne, maintenant ses délibérations antérieures, émet le vœu :

1° Qu'il soit construit, à titre d'embranchement de la ligne de Castelsarrasin à Beaumont, une ligne ferrée de Montauban à Larrazet par Montech, afin d'assurer les communications rapides et directes entre Montauban, Beaumont-de-Lomagne et Auch;

2° Que le chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne soit prolongé sur Auch par Aubiet et non par Gimont;

3° Que la ligne de Vic-Bigorre à Pau, récemment déclassée, soit incorporée de nouveau dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général en vue d'établir une ligne directe entre le centre de la France et Pau, par Cahors, Montauban et Auch;

Et décide que ce vœu sera transmis :

A M. le Ministre des Travaux Publics;

Aux Sénateurs et Députés du Tarn-et-Garonne;

Aux Préfets du Tarn-et-Garonne et du Gers et aux Commissions d'enquête de ces départements;

Au Conseil général de Tarn-et-Garonne, en lui demandant d'émettre un vœu semblable dans sa prochaine session d'avril;

Au Conseil municipal de Montauhan, afin qu'il puisse s'associer à la légitime revendication de la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne;

Aux Conseils municipaux de Beaumont-de-Lomagne et de Montech, ainsi que des autres communes intéressées.

M. le Président de la Chambre de Commerce est chargé de l'exécution de cette décision et autorisé à faire au nom de la Chambre de Commerce toutes les démarches qu'il jugera utiles pour assurer la prise en considération du vœu qu'elle vient d'émettre.

M. le Président est, en outre, prié de publier la présente délibération et de l'accompagner des notes ou documents qu'il croira nécessaire d'y annexer.

Pour copie conforme :

Le Président de la Chambre de Commerce,

J. DOUMERC.

Montauban, 1^{er} mars 1900.

Annexe n°1

Délibération de la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne du 30 mars 1900

Réponse l'enquête ouverte par le Conseil supérieur du Commerce et de l'industrie sur les voies de communication.

M. le Président s'exprime en ces termes :

Au point de vue des voies ferrées, la Chambre de Commerce ne peut rester indifférente aux décisions qui seront prises pour le prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne.

Elle a appris que des études sont faites actuellement par le service des Ponts et Chaussées pour déterminer les avantages ou les inconvénients des divers tracés qui ont été proposés.

Deux variantes paraissent solliciter l'attention des Ingénieurs, l'une reliant Beaumont à Gimont, l'autre Beaumont à Aubiet.

La variante aboutissant à Aubiet, en passant par l'important chef-lieu de canton de Mauvezin, est celle qui répond le mieux aux intérêts de notre département. Il s'agit, en effet, pour nous, de rendre, par une voie ferrée, aux anciennes relations commerciales qui avaient amené l'établissement de la Route Nationale n° 128, de Montauban à Auch, l'importance et la continuité qu'elles présentaient autrefois, et notre objectif est de relier Montauban à Auch, et par là aux départements sous-pyrénéens, par la voie la plus directe et la plus facile. La construction à peu près certaine d'une ligne de pénétration en Espagne par les Basses-Pyrénées rend encore plus nécessaire l'établissement d'une voie qui nous rapproche le plus possible de l'extrême Sud-Ouest, et c'est un des principaux motifs qui militent en faveur du tracé par Aubiet. C'est en vain que l'on invoquerait en faveur de Gimont les conditions dans lesquelles le chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont pourrait se prolonger ultérieurement vers le Sud-Ouest. Les relations de la région qui avoisine Gimont sont avec Toulouse et Auch, et aucun trafic n'est à espérer de ce côté à destination du département de Tarn-et-Garonne, aussi bien qu'en sens inverse. Du reste, tous les efforts tentés jusqu'ici par les représentants de cette région ont tendu à obtenir des voies ferrées qui les conduisent directement à Toulouse et à réclamer plutôt des chemins de fer coupant transversalement les multiples vallées qui descendent du plateau de Lannemezan que des lignes suivant les

principales d'entre elles.

Ce serait donc à tort que l'on se préoccuperait, soit du rattachement de la ligne de Beaumont au chemin de fer de Toulouse à Cadours avec prolongement sur Cologne et Beaumont-de-Lomagne, puisque cette ligne aboutirait forcément à Solomiac que traversera le chemin de fer de Castelsarrasin à Aubiet; soit du prolongement de cette dernière voie ferrée au delà du chemin de fer de Toulouse à Auch. Lombez, que l'on a particulièrement visé, n'a aucune relation avec Castelsarrasin et Montauban; il n'a de rapports qu'avec Toulouse et Auch. Il va être directement rattaché à Toulouse par le chemin de fer de Toulouse à Boulogne, et, en ce qui concerne Auch, il a tout intérêt à aller plutôt à Aubiet qu'à Gimont, c'est-à-dire à réclamer la voie de communication la plus courte et la plus directe. Le Tarn-et-Garonne a au contraire le plus grand intérêt à être rattaché à Auch et aux lignes ferrées, soit exploitées, soit en construction (Auch à Lannemezan notamment), qui convergent vers ce point. Les relations créées autrefois par la Route Nationale ne se sont point encore perdues; elles s'exercent par Agen et par Toulouse, malgré les prix de transport élevés qu'impose la longueur de cette voie détournée. Elles prendront une extension considérable le jour où Montauban sera relié à Auch par une voie directe.

Le tracé par Aubiet s'impose donc; c'est le seul qui puisse donner satisfaction non seulement au département de Tarn-et-Garonne, mais encore aux populations du Gers et aux intérêts généraux de la région sous-pyrénéenne.

Toutefois, pour faire rendre à ce tracé son maximum d'effet utile, il semble indispensable de le compléter par la construction d'un embranchement de Larrazet à Montauban par Montech, de façon à reporter sur notre ville le point de départ de la ligne de Montauban à Aubiet, et épargner aux voyageurs ou marchandises les charges que leur imposera le passage par Castelsarrasin.

Il est inutile d'insister sur les avantages que la construction de cet embranchement procurerait à tout le pays, et il serait facile de démontrer qu'au point de vue des conditions d'exploitation et des intérêts de la Compagnie concessionnaire, cette mesure ne peut produire que d'heureux résultats. Il ne faut pas perdre de vue que si Montauban n'a point obtenu ce rattachement il y a vingt ans, c'est que l'on s'était alors placé à un point de vue spécial qui n'a plus aujourd'hui sa raison d'être, et que les principes actuellement en vigueur en matière de constructions de voies ferrées rendent absolument indispensable l'établissement de communications directes entre Montauban, centre important de lignes ferrées, et Auch qui est appelé à occuper une situation à peu près semblable.

En conséquence, M. le Président propose à la Chambre de Commerce de se prononcer énergiquement pour le tracé par Mauvezin et Aubiet, qui permet de rétablir dans un avenir prochain les communications directes et rapides de Montauban avec Auch, et de là avec toute la région pyrénéenne.

La Chambre de Commerce de Montauban,

Émet à l'unanimité le vœu suivant :

Que l'on place en première ligne, parmi les travaux d'amélioration des voies de communication à réaliser dans notre région, le prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne sur Aubiet par Mauvezin, en le complétant par un embranchement de Larrazet à Montauban par Montech, de façon à établir des communications directes et rapides entre Montauban, Auch et la région du Sud-Ouest, avec laquelle Montauban et les contrées voisines entretenaient autrefois, par la Route nationale n° 123, des rapports suivis et fructueux, rapports que le tracé par Aubiet est seul susceptible de faire revivre, au grand profit des populations intéressées, de l'État et de la Compagnie concessionnaire.

Pour copie conforme

Le Président de la Chambre de Commerce, J. DOUMERC.

Annexe 2

Conseil général de Tarn-et-Garonne.

Séance du 21 avril 1900 (après-midi)

M. Cambe donne lecture du rapport suivant :

Votre Commission a pris connaissance des vœux émis par la Chambre de Commerce de Montauban dans sa séance du 30 mars 1900, au sujet de l'amélioration des voies de communication dans notre département :

« ... La Chambre de Commerce de Montauban demande en second lieu que le chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont soit prolongé jusqu'à Aubiet par Mauvezin, en le complétant par un embranchement de Larrazet à Montauban par Montech.

Votre Commission s'associe également à ce vœu. Les communications avec le Gers, autrefois si nombreuses par voie de terre, ont singulièrement diminué au profit d'autres localités. Les rétablir est un devoir pour nous. D'un autre côté, satisfaction doit être donnée au canton de Montech qui a réclamé en vain une voie ferrée. L'importance de sa production agricole, la présence sur son sol de l'une des rares usines de notre département exigent que nous poursuivions énergiquement cette création de moyens nouveaux de transport.

Les conclusions du rapport de M. Cambe sont adoptées.

Annexe 3

Délibération de la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne du 18 août 1900

M. le Président rappelle à la Chambre de Commerce la délibération qu'elle a prise le 30 mars dernier au sujet du prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont.

Il a été informé que le Ministre des Travaux Publics n'avait pas encore pris de décision à ce sujet, et il croit, en présence des démarches qui sont, faites de divers côtés, qu'il conviendrait de renouveler le vœu déjà émis en faveur du prolongement sur Aubiet et de demander au Conseil général de s'y associer de nouveau.

M. le Président expose que les considérations développées dans la délibération du 30 mars 1900 n'ont rien perdu de leur force. Si l'on veut bien jeter les yeux sur une carte du réseau des chemins de fer français, on verra de suite que la construction d'une ligne ferrée directe, de Montauban à Auch, comblera une lacune importante, et que cette ligne, alors même qu'elle ne serait pas complétée un jour par celle de Vic-Bigorre à Pau, est la voie la plus directe entre l'Espagne de l'ouest et la région centrale de la France.

Le rattachement direct de Larrazet à Montauban par Montech aura l'immense avantage de desservir une partie de notre département que la densité de sa population, l'activité de ses transactions industrielles ou agricoles désignent naturellement pour être traversée par une voie ferrée.

Les intérêts de Castelsarrasin, qu'il ne s'agit point de déposséder de l'avantage qui lui a été accordé, pas plus que ceux de la compagnie du Midi, ne peuvent avoir à souffrir de la création du tronçon de Larrazet à Montauban ou du choix d'Aubiet comme point de soudure.

C'est à tort que l'on invoquerait la nécessité de gagner Gimont afin de se rapprocher de la direction du futur chemin de fer de Saint-Girons à Lérida. La grande ligne de Bordeaux à Toulouse et de Toulouse à Bayonne assurera toujours avec cette voie internationale les communications les plus faciles et les plus rapides, et il ne faut pas perdre de vue que notre pays a plus d'avantages à être réuni à Jacca par le chemin de fer international du port de Camfranc qu'à Lérida par celui du port de Salau. Du reste, la distance considérable qui sépare ces deux villes espagnoles qui appartiennent à deux régions essentiellement distinctes sous tous les rapports fait que l'une des deux voies internationales ne peut ni nuire à l'une ni suppléer l'autre, et que chacune d'elle répond à des besoins et à des intérêts différents. Si l'on juge utile de réunir la ligne de Toulouse à Auch à celle de Toulouse à Bayonne, la construction de la section de jonction sera tout aussi aisée que l'on parte d'Aubiet ou de

Gimont.

C'est en vain que l'on s'abriterait derrière l'intérêt qu'ont les habitants de Mauvezin d'aller à Gimont plutôt qu'à Aubiet, en raison de leurs fréquentes relations avec Toulouse. Le tracé par Aubiet permet de placer la gare à une distance plus rapprochée du chef-lieu de canton que celui par Gimont et il sera facile à la Compagnie du Midi de combiner ses tarifs de façon à ce que le supplément de parcours qui, dans le sens de Toulouse, sera la conséquence du passage par Aubiet, soit réduit au minimum ou même négligé. Ce n'est pas la première fois qu'on prendrait une semblable mesure.

Les études entreprises par le service compétent ont démontré qu'aucune difficulté sérieuse ne pouvait s'opposer à la réalisation du projet d'un chemin de fer direct de Montauban à Auch par Aubiet en empruntant entre Larrazet et Beaumont-de-Lomagne la ligne de Castelsarrasin actuellement en construction.

Il serait donc à désirer que le Conseil général de Tarn-et-Garonne, dans sa prochaine session, renouvelât son vœu du 24 avril 1900 et appelât d'une façon toute particulière l'attention de l'Autorité supérieure sur les avantages que présente cette solution, non seulement au point de vue des intérêts locaux, mais encore au point de vue de l'intérêt général du pays.

La Chambre de Commerce, après en avoir délibéré, décide qu'elle maintient dans son intégrité le vœu qu'elle a précédemment émis et autorise son Président à faire auprès du Conseil général du département les démarches nécessaires pour que le vœu émis dans la séance du 24 avril 1900 soit renouvelé au cours de la session prochaine.

Pour copie conforme

Le Président de la Chambre de Commerce, J. DOUMERC.

Annexe 4

Conseil général de Tarn-et-Garonne

Séance du 22 août 1900 (après-midi)

Vœux de la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne

M. Chalret du Rieu, rapporteur :

Votre deuxième commission n'a été saisie d'une note dans laquelle la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne demande que le Conseil général corrobore, par l'émission de nouveaux vœux, les délibérations qu'il a déjà prises d'accord avec la Compagnie dans le but d'obtenir :

2° La construction d'une ligne de chemin de fer de Montauban à Auch par Aubiet, en empruntant entre Larrazet et Beaumont la ligne de Castelsarrasin actuellement en construction;

3° La construction d'un chemin de fer de Lexos à Carmaux par la vallée du Cérou et de Lexos au Lot par la vallée de la Sève.

M. le Rapporteur rappelle que, dans sa session d'avril, délibérant au sujet de l'enquête ouverte par le Conseil supérieur du Commerce et de l'industrie, et sur les réponses de la Chambre de Commerce, le Conseil général s'est déjà prononcé en faveur de ces deux dernières questions, et qu'en présence du sérieux intérêt qu'elles présentent, rien ne s'oppose à ce qu'il en signale de nouveau l'examen à l'attention des Pouvoirs publics.

M. Chalret du Rieu propose, en conséquence, à l'assemblée, de renouveler les vœux qu'elle a émis à ce sujet et de s'associer à la demande de la Chambre de Commerce relative à la modification de l'horaire des trains de la ligne de Montauban à Lexos.

Chemin de fer — Prolongement de la ligne de Beaumont à Aubiet

M. Chalret du Rieu donne lecture du rapport suivant :

Nos honorables collègues, MM. Rolland et Fourcade, ont déposé sur le bureau du Conseil général le vœu suivant :

« Les soussignés ont l'honneur de demander au Conseil général d'émettre un vœu tendant à obtenir que des études soient faites en vue de la construction d'une ligne de chemin de fer prolongeant la ligne de Castelsarrasin à Beaumont sur Aubiet, avec établissement d'un

embranchement de Larrazet à Montauban, afin de relier directement Montauban à Auch.
« Ce vœu est d'ailleurs conforme à celui qui a été émis par la Chambre de Commerce dans sa séance du 17 février 1900.

ROLLAND, FOURCADE.

Votre commission a émis l'avis qu'il y avait lieu d'adopter cette proposition.

Le Conseil donne un avis favorable à l'adoption de ce vœu et invite l'Administration à le joindre à celui déposé par la Chambre de Commerce et à le transmettre en même temps.

Annexe 5

Conseil municipal de la Commune de Montauban Séance du 9 mars 1901

Vœu relatif au prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont

M. Ch. Garrisson, au nom de la commission des travaux publics, donne lecture du rapport suivant :

MESSIEURS.

M. le Maire de Montauban a saisi votre commission des travaux publics de la lettre suivante :
Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne

Montauban, 6 mars 1901.

A Monsieur le Maire de Montauban,

MONSIEUR LE MAIRE,

La Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne, dans sa séance du vendredi 1 mars, à propos de l'enquête ouverte simultanément, dans les départements du Gers et du Tarn-et-Garonne, au sujet du prolongement du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne, a émis le vœu suivant :

1° Qu'il soit construit, à titre d'embranchement à la ligne de Castelsarrasin à Beaumont, une ligne ferrée de Montauban à Larrazet par Montech, afin d'assurer les communications rapides et directes entre Montauban, Beaumont-de-Lomagne et Auch

2° Que la ligne de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne soit prolongée sur Auch par Aubiet et non par Gimont;

3° Que la ligne de Vic-Bigorre à Pau, récemment déclassée, soit incorporée de nouveau dans le réseau de chemin de fer d'intérêt général, afin d'établir une communication directe, avec le minimum de parcours; entre le centre de la France et Pau par Cahors, Montauban et Auch.

La Chambre de Commerce a décidé que ce vœu serait transmis au Conseil municipal de Montauban, afin que notre assemblée communale pût s'associer, si elle le jugeait à propos, à la légitime revendication que nous venons de formuler.

Je vous serai donc fort obligé, Monsieur le Maire, de vouloir bien soumettre la question au Conseil municipal que vous présidez, dans sa plus prochaine séance, et joindre votre action à la nôtre pour obtenir des Pouvoirs Publics et de l'Administration supérieure une décision qui répare, dans la mesure du possible, le préjudice causé à la ville de Montauban lors de l'enquête de 1882, et qui, tout en donnant satisfaction aux intérêts particuliers de notre ville, s'inspire au plus haut degré des intérêts généraux de la région du Sud-Ouest et du Centre de la France.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le Président de la Chambre de Commerce. Signé J. DOUMERC.

La question soulevée par la lettre qui précède intéresse au plus haut degré la ville de Montauban qui était tout indiquée pour être le point de départ de la ligne de Beaumont-de-Lomagne et qui s'est vue sacrifiée en 1882 pour des motifs d'ordre stratégique et économique qui ne subsistent plus aujourd'hui. La Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne a pensé qu'il convenait de réparer l'erreur qui avait été commise; de construire une ligne ferrée directe de Montauban à Larrazet par Montech à laquelle viendrait se souder, à Larrazet, le chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont; de prolonger enfin cette ligne au-delà de Beaumont, vers Aubiet, station de la ligne de Toulouse à Auch. Montauban serait ainsi en

relations directes, par la voie la plus courte, avec Auch et la région qui est tributaire de cette dernière ville, et cette voie ferrée rapprocherait considérablement notre département et le centre de la France de la ville de Pau qui est désignée pour être le point terminus de lune des voies internationales que la France et l'Espagne se sont engagées à construire.

L'enquête actuellement ouverte par M. le Ministre des Travaux Publics nous offre une occasion unique de faire entendre nos légitimes revendications et de poursuivre l'exécution d'un projet qui serait éminemment profitable non seulement à notre ville, mais encore à toutes les régions desservies par les voies ferrées qui y aboutissent.

En conséquence, votre Commission vous propose de vous associer aux vœux émis par la Chambre de Commerce de Tarn-et-Garonne et de décider que votre délibération sera adressée d'urgence à M. le Ministre des Travaux Publics et aux Présidents des Commissions d'enquête du Gers et du Tarn-et-Garonne.

Les conclusions du rapport de M. Garrisson sont adoptées à l'unanimité.