

LE « SAOUTO SEGO » : LE PETIT TRAIN, TRAIN NOIR, TRAIN BLANC.

Par René CAYSSIALS et
Patrick LASSEUBE ⁽¹⁾

Le XIX^e siècle vit le développement d'un nouveau mode de transport, le chemin de fer. À côté du réseau national, réalisé en étoile au départ de Paris, se développent des réseaux départementaux dont le maillage serré assure une desserte de proximité qui va contribuer à l'expansion des bourgs ruraux, chefs-lieux de cantons.

En Haute-Garonne, c'est la ligne Toulouse-Boulogne-sur-Gesse desservant Saint-Lys qui devait voir le jour en premier, dès 1896. Ouverte aux nouvelles technologies ferroviaires, elle fut même équipée d'automotrices à accumulateurs, et fit figure de pionnier dans ce domaine.

Mais les deux guerres mondiales affaiblissent les comptes d'exploitation de ces lignes départementales face à l'arrivée des transports routiers et, le 31 décembre 1949, le dernier train part de la gare de Saint-Lys.



Les premiers projets de lignes départementales.

Depuis 1890, les habitants de divers cantons de la Haute-Garonne non encore desservis par les lignes du réseau du Midi, exerçaient d'énergiques pressions sur leurs élus afin d'obtenir rapidement les voies ferrées facilitant leurs déplacements et l'écoulement de leurs produits. Différents projets, jusqu'alors repoussés, avaient vu le jour au cours des dernières sessions du Conseil Général. Parmi eux, nous relevons les lignes suivantes : Toulouse à Castres par Lanta et Caraman, Caraman à Revel, Toulouse à Cadours par Grenade, Carbonne à Montesquieu et Toulouse à Boulogne-sur-Gesse.

¹ Texte publié dans l'ouvrage collectif : SAINTE-LYS, une bastide entre Gascogne et Languedoc. Mairie de Saint-Lys / Éditions Maury Eurolivres, Saint-Lys / Manchecourt, 2003, 245 pages, 33,00 euros : pages 151-158 (Notice BnF : <http://catalogue.bnf.fr/ark:/12148/cb41177654h>).

Les premières estimations de trafic n'ayant pas été encourageantes, ces divers projets étaient restés dans les cartons. Mais l'impatience de leurs administrés, privés du moyen de communication le plus moderne de l'époque, conduisit les autorités départementales à se pencher de nouveau sur la question des voies ferrées d'intérêt local. Rayonnant autour de Toulouse, le réseau des Chemins de fer du Sud-Ouest fut l'un des plus importants du genre dans le Midi de la France. Amorcé dès 1896 par la construction de la ligne interdépartementale de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, il atteignit son extension maximale en 1936 avec 408 km de lignes. Ouvert aux nouvelles techniques ferroviaires, il n'hésita pas à s'équiper d'automotrices à accumulateurs, puis d'autorails Diesel et fit figure de pionnier dans ce domaine. Cela ne suffit cependant pas à le préserver des préjudices causés par les services d'autocars concurrents. Après une première amputation en 1936, ce qui subsistait de ce chemin de fer départemental, affaibli par cinq années de guerre malgré un surcroît de trafic dû essentiellement à l'approvisionnement de Toulouse par la campagne – le train noir devint le train du marché noir –, la ligne ne put résister à l'agression des services routiers renaissants et, le 31 décembre 1949, les derniers convois circulèrent sur la ligne de Boulogne-sur-Gesse...

Du réseau des chemins de fer secondaires de la Haute-Garonne, la ligne Toulouse – Boulogne-sur-Gesse avec embranchement sur Sainte-Foy-de-Peyrolières fut la plus utile, celle qui, pendant près d'un demi-siècle, bénéficia du plus grand mouvement de voyageurs et de marchandises ?

Le chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne :

« Monsieur FAURÉ expose au Conseil que, dans la session d'avril 1890, le Conseil Général de la Haute-Garonne s'est prononcé pour un chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne par Rieumes, laissant ainsi Saint-Lys, chef-lieu de canton, à près de cinq kilomètres de la gare la plus rapprochée.

Considérant que ce trajet porte le plus grand préjudice à la commune et ne peut qu'être nuisible à ses intérêts, attendu qu'une fois le chemin de fer établi, la route départementale de Toulouse à Boulogne passant par Saint-Lys sera complètement abandonnée et que tout roulage disparaîtrait, Saint-Lys perdra les avantages que pouvait lui procurer cette route, sans compensation d'une ligne ferrée passant à l'extrémité du territoire de la commune et à près de cinq kilomètres du chef-lieu ;

Considérant que Rieumes et Saint-Lys étant chefs-lieux d'une grande importance, il n'est pas admissible qu'on puisse sacrifier l'un pour l'autre, attendu que tous les deux ont des foires et des marchés considérables, qu'il s'y traite de grosses affaires et qu'il est nécessaire que ces deux cantons soient reliés ensemble par le chemin de fer afin de permettre aux habitants de ces deux cantons limitrophes de pouvoir se transporter d'une ville à l'autre, ce qui ne pourrait avoir lieu en suivant la ligne projetée passant à près de cinq kilomètres de Saint-Lys, alors que la distance qui sépare ces deux villes n'est que de treize kilomètres seulement ;

En conséquence, les membres du Conseil Municipal de la ville de Saint-Lys a l'honneur de prier Monsieur le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne de vouloir bien faire de nouvelles études pour le chemin de fer de Toulouse à Boulogne dans la partie comprise entre Fonsorbes et Rieumes. »

(Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal de Saint-Lys du 18 mai 1890).

La construction de la ligne

Le 23 février 1894 est signée une convention concédant à M. Félix MANDEMENT, entrepreneur de travaux publics, 35, allée de Brienne à Toulouse, la construction, et pour cinquante années l'exploitation, d'une ligne de chemin de fer à voie métrique, de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières. Deux ans plus tard est publiée au JO la loi du 14 avril 196 déclarative d'utilité publique.

Le 1^{er} avril 1897 est fondée, pour 68 ans, la société dite « Compagnie du Chemin de Fer d'Intérêt Local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse ». Elle est autorisée, par décret du 21 juillet 1898, à se substituer à M. MANDEMENT, concessionnaire primitif.

Cette société, peu après, prenait le nom de « Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest » avec l'approbation, le 11 mai 1901, du Conseil Général de la Haute-Garonne.

Sur la ligne de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, l'embranchement pour Sainte-Foy-de-Peyrolières se trouvait à Bontemps sur la commune de Fonsorbes en bordure de l'Ayguebelle. La guérite placée au centre de l'aiguillage existe encore. Fait exceptionnel, Saint-Lys possédait trois arrêts voyageurs, les haltes étaient : Bruno-Mingesebes, La Pescadoure et la gare de Saint-Lys, dont on peut encore voir le bâtiment principal à proximité de l'Ayguebelle au boudrome.

À Sainte-Foy-de-Peyrolières, en bas du village en bordure du rond-point, subsiste l'ensemble des équipements du terminus de la ligne : le bâtiment voyageurs à étage avec 4 portes au rez-de-chaussée et 4 fenêtres à l'étage et toit à deux pentes ; au rez-de-chaussée : une salle d'attente avec magasin et bureau. Le premier étage était réservé au logement du chef de gare. Adossés à ce bâtiment, on trouvait sur un côté un appentis aménagé en toilettes publiques et lampisterie. La halle marchandises équipée d'un quai haut pouvait, comme à Sainte-Foy-de-Peyrolières, être détachée du bâtiment voyageurs ou dans le prolongement de celui-ci. Le bâti du château d'eau est situé à côté de la remise où était garée la locomotive. Un petit corps de garde était aménagé pour le repos du mécanicien, du chauffeur et du chef de train.

Un moyen de transport économique et respectueux de l'environnement

Cette ligne de 104 km fournissait 43,6 % des recettes du réseau départemental qui totalisait 408 km, avec trois aller-et-retour quotidiens. L'arrivée des automotrices en 1934 provoqua une augmentation de 18 % du nombre de voyageurs. Les coûts d'exploitation passèrent de 4,60 F (1934) du kilomètre train vapeur à 2,60 F avec les automotrices électriques qui constituaient une révolution pour l'époque. L'électrification de la ligne fut même envisagée. Fort en avance sur son temps, on peut regretter que ce moyen de transport ait disparu. Avec une vitesse maximale de 30 km/h, le meilleur temps de trajet Saint-Lys – Toulouse était de 59 minutes. On n'a pas fait mieux encore pour l'instant. Aujourd'hui ce petit train, modernisé en tramway périurbain, rencontrerait le même succès sur cette ligne car il répondrait aux mêmes besoins de la population : transport quotidien domicile-travail, domicile-étude en toute sécurité et à un coût avantageux. Le démantèlement partiel de la plate-forme surtout en territoire urbain, a fortement compromis toute remise en exploitation. Dommage, car son intégration dans le paysage serait parfaite, sa traction électrique lui assurerait toujours l'avantage d'être non polluant, économique, et Toulouse ne serait qu'à 30 minutes de Saint-Lys.

Les signes du déclin

De 1900 à 1949, la Compagnie du Sud-Ouest eut à traverser les deux conflits mondiaux ; le second lui fut fatal. Durant le conflit de 1914-1918 et la période d'après-guerre, le réseau s'affaiblit : usure du matériel peu entretenu, manque de combustible durant le conflit ; les exploitants durent faire face à une forte augmentation des salaires et du charbon. La concurrence routière commença à se faire sentir.

Dès 1922, le réseau connut ses premières difficultés financières, et en 1935 les premières lignes ferment. Au moment de la déclaration de Deuxième Guerre mondiale, la compagnie du Sud-Ouest n'exploitait plus que 221 km des 408 d'origine. Malgré l'arrivée des automotrices et autorails, les lignes, déficitaires, continuèrent à fermer et le service voyageurs fut assuré par des autobus de la société de Transports Économiques Départementaux. Pendant la guerre, le réseau dut faire face à une hausse du trafic. Les autorails Diesel ne pouvant plus circuler en raison du manque de carburant, ils furent équipés de gazogènes, puis un peu plus tard adaptés pour fonctionner au gaz naturel de Saint-Marcet. À Saint-Lys, le petit train fut utilisé par les résistants toulousains qui rejoignaient le maquis de Saint-Lys à Gagen. À la Libération, le réseau se trouva dans un piteux état, dû au manque d'entretien et à une intense utilisation. En 1947, la régie décida de mettre sur route la majeure partie de ses lignes. Le 31 décembre 1949 la dernière ligne Toulouse-Boulogne fut fermée. Elle avait été aussi la première à être mise en service cinquante ans plus tôt.

Le matériel roulant

Bien évidemment, celui-ci connut des changements, la technique évoluant et les conditions d'exploitation fluctuant au gré des événements mondiaux de cette époque agitée.

- **Les locomotives à vapeur type 020** : Pour la ligne Toulouse – Saint-Lys – Sainte-Foy-de-Peyrolières, ces locomotives à vapeur étaient de construction Decauville. Sur la ligne principale Toulouse – Boulogne, le choix s'était porté sur le constructeur Pinguely et sur Corpel-Louvet pour toutes les autres lignes.
- **Les automotrices à accumulateurs** : Elles étaient de type Thomson ou de type De Dion Maf, avec des remorques fermées à bogies et de couleur blanche. Le nom de « train blanc » donné à cette époque au chemin de fer vient de cette couleur blanche, en opposition au train noir à vapeur.
- **Les autorails De Dion NT avec remorque** étaient reconnaissables par leur couleur particulière : le haut était gris et le bas rouge foncé. Ces autorails, fonctionnant d'abord au Diesel, ont dû être transformés pour pouvoir marcher au gazogène, puis au gaz de ville, pour enfin revenir au Diesel à partir de 145.

Historique de la ligne

- 23 février 1894 : Signature de la concession pour la construction et pour 50 ans d'exploitation d'une ligne de chemin de fer à voie métrique, de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse avec un embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières.
- 1895-1896 : Début des travaux de construction du tronçon Toulouse – Fonsorbes et de celui de Fonsorbes – Sainte-Foy-de-Peyrolières.

- 14 avril 1896 : Déclaration d'utilité publique.
- 1^{er} avril 1897 : La société dite « Compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse » reprend la concession accordée à M. MANDEMENT. Cette société, peu après, prenait le nom de « Compagnie des Chemins de fer du Sud-Ouest ».
- Été 1900 : La pose de la voie est achevée entre Toulouse et Sainte-Foy-de-Peyrolières.
- 8 septembre 1900 : La compagnie propose d'ouvrir un service alors même qu'aucun bâtiment de gare n'est achevé, la ligne téléphonique n'étant pas posée.
- 10 octobre 1900 : Le Préfet nomme une commission chargée de réceptionner provisoirement la ligne.
- 13 octobre 1900 : Un train spécial assure la reconnaissance de la voie. De retour à Toulouse, les membres de la commission dressent le procès-verbal pour l'ouverture provisoire de la ligne.
- 16 octobre 1900 : La compagnie ouvre, au service voyageurs exclusivement, la ligne de Toulouse à Sainte-Foy-de-Peyrolières, de 26,873 km.
- 1^{er} janvier 1901 : La voie est posée en direction de Boulogne-sur-Gesse en partant de la bifurcation de Bontemps, à Fonsorbes.
- 11 février 1901 : La compagnie ouvre au service des marchandises.
- 15 février 1901 : Ouverture du tronçon Fonsorbes – Rieumes.
- 28 février 1901 : Les premiers trains circulent jusqu'à Rieumes.
- 12 mai 1901 : Inauguration par train spécial de l'ouverture de la voie jusqu'à L'Isle-en-Dodon.
- 22 juillet 1902 : L'arrêté préfectoral consacre la réception définitive de la ligne de Boulogne-sur-Gesse et de l'embranchement de Sainte-Foy-de-Peyrolières.
- Vers 1930 : Quelques améliorations : la compagnie instaure un service de transport automobile gare-ville en gare de Rieumes, fort éloignée du bourg-centre.
- 15 mars 1934 : Les automotrices à accumulateurs assurent l'ensemble du service voyageurs sur Boulogne-sur-Gesse et Sainte-Foy-de-Peyrolières.
- 31 décembre 1949 : Circulation du dernier train sur la ligne.

~~~~~\*~~~~~

*Pour des informations complémentaires, on pourra consulter le très intéressant site web <http://chemins.de.traverses.free.fr/>, qui consacre des pages fort instructives à la ligne de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse avec embranchement vers Sainte-Foy-de-Peyrolières via Saint-Lys (<http://chemins.de.traverses.free.fr/04533299f60f7f819/0453329a010d09a26.html>).*