

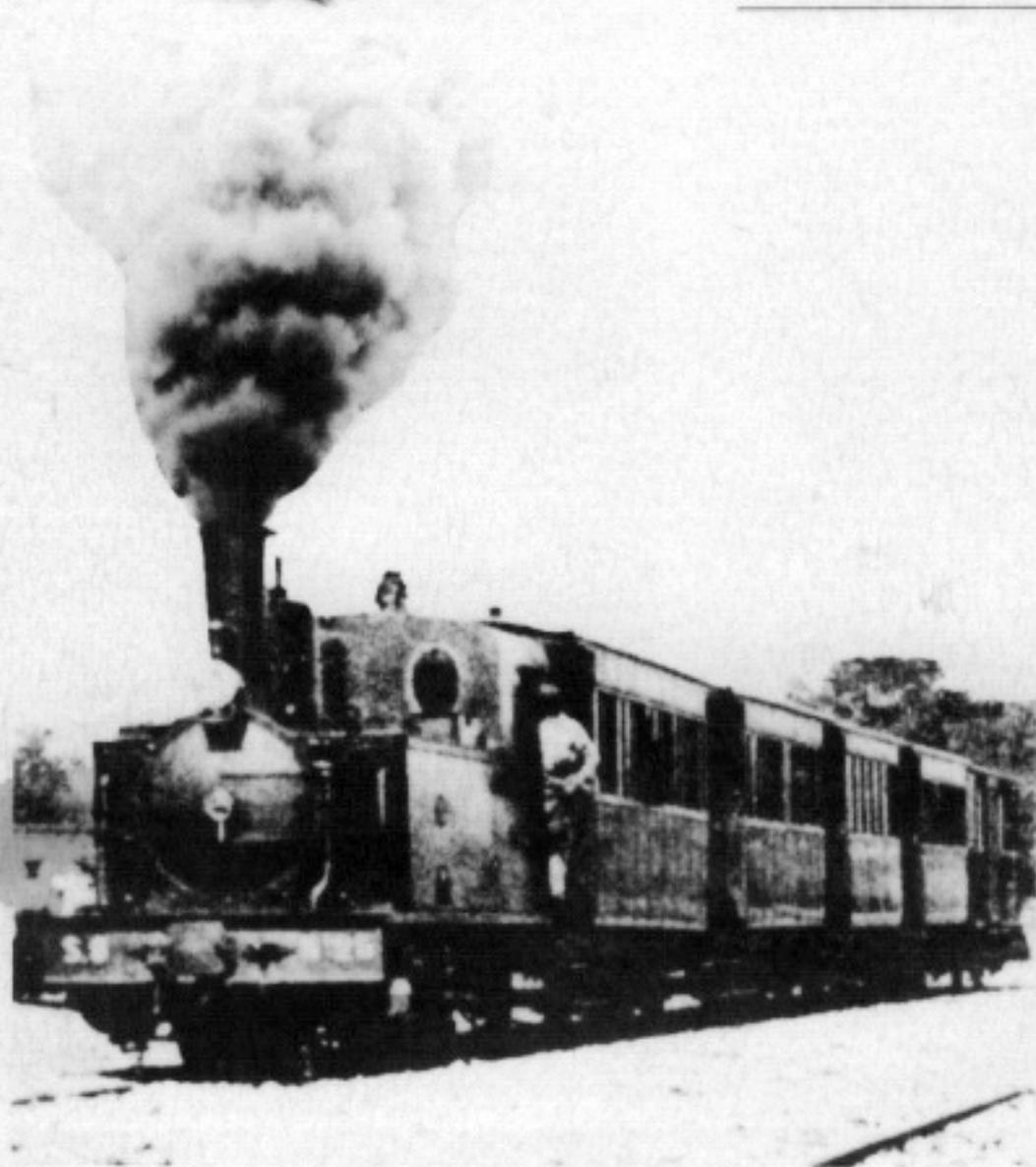
*Exposition Historique*

*Cent vingt ans de Chemins*

*de Fer*

*Revélois*

1865 - 1985



*SYNDICAT D'INITIATIVE  
DE REVEL - SAINT-FÉRRÉOL*

# SYNDICAT D'INITIATIVE DE REVEL - SAINT-FERREOL

**Animations culturelles autour d'un thème historique**  
**" CENT VINGT ANS DE CHEMINS DE FER "**

————— **R E V E L O I S** —————

**1865 - 1985**

- Préface de M. Alex RAYMOND, Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées.
- Introduction de M. Pierre MARTIN, Directeur Régional S.N.C.F. de Midi-Pyrénées.
- Le mot du Président du Syndicat d'Initiative de REVEL-ST-FERREOL, M. Roger VILA MIR.
- Programme des manifestations.
- Présentation de l'exposition historique, remerciements, par Jacques BATIGNE.
- Histoire de nos trois réseaux de voies ferrées par Jacques BATIGNE.

**ORGANISATION :** Le Syndicat d'Initiative de REVEL-ST-FERREOL.  
La S.N.C.F. - Région Midi-Pyrénées

**avec la participation de :**

- L'I.T.T.C. Institut de Technologie, des Transports et des Communications de TOULOUSE.
- Les Archives Départementales à TOULOUSE.
- La Bibliothèque Municipale de CASTRES.
- L'Association LAGREZE-FOSSAT de MOISSAC.
- L'A.F.A.C., Section Toulouse Midi-Pyrénées.
- L'Association des Amis du Chemin de Fer Touristique - PERIGORG-QUERCY à SARLAT.
- Les Amicales Philatéliques de CASTRES et de REVEL.

**BIBLIOGRAPHIE, DOCUMENTATION.**

PHOTO DE COUVERTURE : montage Jacques BATIGNE.  
REPRODUCTION : Jacqueline ROUANET.  
IMPRIMERIE : FOURNIE à Toulouse.  
Photo-Composition - montage : Imp. Conseil Régional.

## INTRODUCTION

### *Préface*

C'est avec grand intérêt que la Régionale S.N.C.F. de MIDI-PYRENEES a pris connaissance des manifestations organisées par le Syndicat d'Initiative de REVEL à l'occasion du 120<sup>e</sup> anniversaire des Chemins de Fer Revelois.

En 1985, la S.N.C.F. à REVEL c'est essentiellement un trafic marchandises. La Société Nationale pour l'Exploitation des Chemins de Fer de REVEL, la Société Nationale pour l'Exploitation des Chemins de Fer de REVEL, est créée en 1985. Pour offrir un meilleur accueil à nos clients, la S.N.C.F. s'implante au

*"CENT ANS DE CHEMINS DE FER REVELOIS"... évoqués après la magnifique réussite de la fusée Ariane, qui a placé Midi-Pyrénées au premier rang de l'actualité.*

*Cette rétrospective des Communications dans cette partie de notre Région intéresse tout particulièrement le Conseil Régional et bien évidemment son Président, puisque le schéma Régional des Transports Collectifs a été une de mes premières préoccupations, et que notre Assemblée lui accorde une part importante de son budget.*

*Merci à Jacques BATIGNE, et à la S.N.C.F. pour ce "coup d'œil" sur notre passé.*

*Pierre MARTIN  
Directeur Régional S.N.C.F.  
MIDI-PYRENEES*

*Alex RAYMOND  
Président du Conseil Régional  
Midi-Pyrénées*

## LE MOT DU PRÉSIDENT

### INTRODUCTION

Remerciements à notre Ami Jacques Batigne.

C'est avec grand intérêt que la Direction Régionale S.N.C.F. de MIDI-PYRENEES a pris connaissance des manifestations organisées par le Syndicat d'Initiative de REVEL à l'occasion du 120<sup>e</sup> anniversaire des Chemins de Fer Révélois.

En 1985, la S.N.C.F. à REVEL c'est essentiellement un trafic marchandises important sur la ligne CASTELNAUDARY - REVEL. La Société Nationale contribue ainsi au développement économique de la Région. Mais la S.N.C.F. à REVEL c'est aussi un point de vente de tous les produits proposés aux voyageurs. Jusqu'ici, ce point de vente se trouvait à la gare qui, il faut bien le reconnaître, est excentrée et dans un état plutôt vétuste. Pour offrir un meilleur accueil, mais aussi pour faciliter la démarche des Révélois, la S.N.C.F. s'implante au cœur de la cité dans un bureau de ville situé au n° 31 de la rue Victor Hugo.

Je formule le souhait que la population Révéloise mais également les nombreux touristes qui visitent cette belle région, réservent le meilleur accueil aux manifestations organisées par le Syndicat d'Initiative et apprécient les efforts de la Société Nationale pour mieux les servir.

*Pierre MARTIN*  
Directeur Régional S.N.C.F.  
MIDI-PYRENEES

Cette exposition exemplaire, que de milliers de visiteurs, vont admirer, nous la lui devons car c'est lui qui la réalise. Elle est son œuvre et il peut en être fier, aussi fier que nous tous qui nous associons pour lui dire en chœur et avec cœur "Merci, Monsieur Batigne".

ROSE-VIOLA MIRE

Président du Syndicat d'Initiative  
de Revel-St-Foy

## LE MOT DU PRESIDENT

### Remerciements à notre Ami Jacques Batigne.

*J'ai déjà eu l'occasion de dire, et à plusieurs reprises, tout le bien que je pensais de notre Ami Jacques Batigne.*

*Notre goût commun du bénévolat efficace, de la recherche utile et fructueuse, notre désir d'apporter beaucoup aux "autres" ont tressé entre nous les liens d'une amitié solide et sincère.*

*Dès 1979, sur une idée du Syndicat d'Initiative de Revel-St-Ferréol, il prépare et réalise une œuvre admirable en l'honneur de Pierre Paul Riquet dont nous fêtons le tricentenaire l'année suivante. Il ne s'en tint pas là et nous dota en 1983 d'une magnifique enquête sur les Moulins à Vent du Lauragais.*

*Et voici qu'il récidive en 1985 en nous proposant une étude historique sur "Cent vingt ans de Chemins de Fer Révélois". Une étude qui proposera au public, sur la période du 18 Mai au 16 Juin 1985 : deux inaugurations, deux expositions, un mini-festival sur le film ferroviaire, deux conférences (avec projection de diapositives), quatre présentations de matériel roulant différentes, un parcours en navette tractée par machine à vapeur et l'édition de cartes postales philatéliques et historiques et de la présente plaquette-souvenir.*

*Pour l'avoir suivi dans l'action, nous savons qu'il est inutile d'essayer de dénombrer les démarches faites, les visites rendues, les entrevues sollicitées, les réunions tenues, les veilles qu'il s'est imposées pour pouvoir compiler, étudier, mesurer, choisir, faire reproduire, se voir confier, classer, préparer, présenter, répertorier, commenter tous les documents, plans croquis, études, projets, qui composent le panorama expliqué de "Cent vingt ans de Chemins de Fer Révélois".*

*Cette exposition exemplaire, que de milliers de visiteurs, vont admirer, cette exposition, nous la lui devons car c'est lui qui la réalise. Elle est son œuvre et il peut en être fier, aussi fiers que nous tous qui nous associons pour lui dire en chœur et avec cœur "Merci, Monsieur Batigne".*

Roger VILA MIR

Président du Syndicat d'Initiative  
de Revel-St-Ferréol

# LE SYNDICAT D'INITIATIVE DE REVEL—ST-FERREOL

## LA S.N.C.F.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

## L'I.T.T.C.

INSTITUT DE TECHNOLOGIE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*vous présentent le programme des animations et manifestations culturelles ayant pour thème historique :*

### "Cent vingt ans de Chemins de Fer Revélois"

1865 ★ 1985

<b>Du 18 Mai au 16 Juin</b>	Exposition historique, thème : "CENT VINGT ANS de CHEMINS de FER REVELOIS". Présentation de photos, documents, plans, affiches, cartes postales, maquettes...	Salles du Beffroi de 10 h à 12 h . de 15 h à 18 h.
<b>Du 28 Mai au 31 Mai</b>	Mini Festival du Film Ferroviaire : Documentaires, transport, matériel, commercial... (voir programme joint),	Salle de la Mairie de 18 h.15 à 18 h.45
<b>Vendredi 24 Mai</b>	Conférence sur l'historique de nos trois réseaux de voies ferrées, par Paul de Trigon. Projection de diapositives par J. BATIGNE.	Salle de la Mairie à 21 h.
<b>Vendredi 31 Mai (prévue)</b>	Conférence sur l'histoire des locomotives à vapeur, par J. RABARY- Ingénieur honoraire S.N.C.F. Projections de films et diapositives.	Salle de la Mairie à 21 h.
<b>Samedi 1<sup>er</sup> Juin</b>	Inauguration de nouveaux locaux S.N.C.F.	Rue Victor Hugo à 16 h 30
<b>Samedi 1<sup>er</sup> Juin</b>	Inauguration et présentation des expositions historique et philatélique.	Salles du Beffroi à 17 h. 30
<b>1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Juin</b>	Exposition philatélique, thème : LES CHEMINS DE FER. Bureau et cachet temporaire P.T.T. Vente documents philatéliques avec timbre "T.G.V."	Salles du Beffroi de 9 h à 12 h. de 14 h à 18 h.
<b>1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Juin</b>	Voiture animation (wagon S.N.C.F. aménagé Pl. Henri LAURENT sur remorque spéciale) avec interviews, jeux, musique, animée par "RADIO LAURAGAIS" - 92 Mhz. sur F.M.	
<b>Du 30 Mai au 2 Juin</b>	Présentation d'une rame de voitures modernes de la S.N.C.F. (wagons voyageurs et marchandises)	En gare de Revel

**Du 30 Mai au 2 Juin**

Présentation dans un wagon aménagé, d'un musée itinérant sur la vie d'autrefois aux chemins de fer, par l'Association LAGREZE-FOSSAT de MOISSAC. En gare de Revel

**Samedi 15 Juin**

Présentation d'une rame T.G.V. (train à grande vitesse) et d'un train à vapeur - Locomotive 141 TD 740 du "Chemin de Fer Touristique PERIGORD-QUERCY". En gare de Castelnaudary

**Samedi 15 Juin**

Voyage en train vapeur Castelnaudary-Revel (aller et retour). Programme joint. Présentation de ce train vapeur, l'après-midi... En gare de Revel

**"Edition d'une plaquette et cartes postales historiques" en vente au**

**SYNDICAT D'INITIATIVE**

**31250 REVEL — Tél : (61) 83.50.06**

**(ouvert du mardi au samedi de 10 h à 12 h et de 15 h à 18 h.)  
le dimanche de 10 h à 12 h . Fermé le lundi)**

Mise en vente de la plaquette et cartes postales historiques.	Mise en vente de la plaquette et cartes postales historiques.	Du 28 Mai au 31 Mai
Conférence sur l'histoire de nos trois réseaux de voies ferrées par l'Association de disposition de J. BASTIEN.	Conférence sur l'histoire de nos trois réseaux de voies ferrées par l'Association de disposition de J. BASTIEN.	Vendredi 24 Mai
Conférence sur l'histoire des locomotives à vapeur par J. BABARY - ingénieur honoraire S.N.C.F. Projection de films et diapositives.	Conférence sur l'histoire des locomotives à vapeur par J. BABARY - ingénieur honoraire S.N.C.F. Projection de films et diapositives.	Vendredi 31 Mai (prévu)
Inauguration de nouveaux locaux S.N.C.F.	Inauguration de nouveaux locaux S.N.C.F.	Samedi 1 <sup>er</sup> Juin
Inauguration et présentation des expositions historiques et philatélie.	Inauguration et présentation des expositions historiques et philatélie.	Samedi 1 <sup>er</sup> Juin
Exposition philatélie. Trains - LES CHEMINS DE FER. Bureau et cachet temporaire P.T.T. Vente documents philatéliques avec timbre "T.G.V."	Exposition philatélie. Trains - LES CHEMINS DE FER. Bureau et cachet temporaire P.T.T. Vente documents philatéliques avec timbre "T.G.V."	1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> Juin
Voiture aménagé (wagon S.N.C.F. aménagé R. HALL LAURENT sur remorque spéciale) avec interviews, jeux, musée, animée par "RADIO LAURAGAIS" - 95 Min. sur F.M.	Voiture aménagé (wagon S.N.C.F. aménagé R. HALL LAURENT sur remorque spéciale) avec interviews, jeux, musée, animée par "RADIO LAURAGAIS" - 95 Min. sur F.M.	1 <sup>er</sup> et 2 <sup>e</sup> Juin
Présentation d'une rame de voitures modernes de la S.N.C.F. (wagons voyageurs et marchandises)	Présentation d'une rame de voitures modernes de la S.N.C.F. (wagons voyageurs et marchandises)	Du 30 Mai au 2 Juin

# MINI - FESTIVAL DU FILM FERROVIAIRE

★ REVEL — 1985 ★

(salle de la mairie de 18 h. 15 à 18 h 45)

Entrée gratuite

---

## LE CEVENOL

---

---

## OPERATION TGV 100

---

Mardi 28 Mai

**Réalisateur : Jacques-Gérard CORNU**  
Mis en service durant le service d'été 1979, le Cévenol relie Paris à Marseille par la ligne des Cévennes. On trouve à bord, des jeux, une animation et, sur une partie du parcours, des commentaires touristiques.

16 MM : 11 mn - 1980

**Réalisateur : Francis GROSJEAN**

Prix de la ville de Biarritz 1981

Grand prix - Turin 1981 - 1<sup>er</sup> prix Techfilm 1981

Prix spécial du jury - Paris 1982

Prix spécial du public - Paris 1982

Prix des Professionnels de la Communication - Paris 1982

Le 26 Février 1981, la rame TGV n° 16 atteint sur la ligne nouvelle Paris-Lyon, la vitesse de 380 km/h, battant ainsi largement le précédent record du monde de vitesse sur rail détenu par la S.N.C.F. depuis 1955 avec 331 km/h. Cette performance, réalisée par une rame de série, montre que la marge de sécurité disponible vis-à-vis de la vitesse commerciale du TGV (270 KM/h) est très importante et que la technologie ferroviaire française se situe parmi les meilleures du monde.

35 et 16 MM : 13 mn - 1981

---

## LE FER AU COEUR

---

---

## DE VIVES VOIES

---

Mercredi 29 Mai

**Réalisateur : Chantal PICAULT**  
L'installation terminale embranchée répond parfaitement aux besoins du transport des marchandises de toutes les entreprises, elle rationalise l'utilisation de l'embranchement particulier en le complétant par les postes de stockage et un système de manutention.

16 MM - VHS - 11 mn - 1983

**Réalisateur : Bob SWAIM**

Oscar Biarritz 1983 - 3<sup>e</sup> prix Londres 1983

Lien vital entre les régions de France depuis près de cent cinquante ans, le chemin de fer a su évoluer au rythme des pays. La technique n'a pas changé, une voie qui assure la circulation et le guidage des convois mais chaque élément a tiré le meilleur parti de l'expérience et de l'innovation pour être le plus efficient : voie, signalisation, engins de traction, matériel, marchandises et voyageurs, gares sont à la

---

## **DE VIVES VOIES** (Suite...)

---

pointe du progrès. Dans tous ces domaines apparaît le souci constant d'obtenir performances et fiabilité aux moindres coûts pour la collectivité.  
35 et 16 MM — VHS - 17 mn - 1982

---

## **RANGEZ VOS BILLES**

---

---

## **IL ETAIT UNE VOIE**

---

**Jeudi 30 Mai**

**Réalisateur : Didier POURCEL**

Oscar Biarritz 1984

Fascinant univers des gares de triage, de ces wagons qui semblent se diriger seuls au hasard de leur humeur. Et pourtant, rien n'est plus organisé que ce vaste espace où chaque acteur connaît parfaitement sa partition et où seul le visiteur a le droit de rêver.

35 et 16 MM — VHS - 13 mn - 1984

**Réalisateur : Pierre PHILIPPE**

Oscar Biarritz 1982 - 1<sup>er</sup> prix Techfilm 1982

Voilà cent-cinquante ans que le premier train de voyageurs a, en France, quitté la première gare pour un voyage qui n'a pas cessé depuis. Dans ce film où se mêlent intimement les documents d'archives et des images arrachées à la conscience collective, la S.N.C.F. d'aujourd'hui se penche sur son passé et y trouve les raisons de sa combativité présente et de ses volontés futures.

35 et 16 MM - 19 mn - 1982

---

## **QUI SONT CES HOMMES ?**

---

---

## **IL ETAIT UNE FOIS**

---

**Vendredi 31 Mai**

**Réalisateur : Yves CLARA**

Le chemin de fer, comme toute entreprise, doit sa personnalité aux hommes qui y travaillent. Des entretiens avec divers cheminots (conducteur-électricien, régulateur, sous-chef de gare, équipe de la voie) sur le lieu même de leur travail permettent de situer l'ambiance qui existe à la S.N.C.F. et l'attachement des hommes du rail à leur métier.

16 MM — VHS - 13 MN — 1977

Oscar Rouen 1967 - 1<sup>er</sup> Prix Lisbonne 1967

Il était une fois... un pays inconnu et pourtant presque heureux. Le progrès scientifique et technique y était poussé à l'extrême et ses habitants n'ignoraient plus rien des bienfaits de la civilisation. Pourtant un grave problème, jusqu'ici insoluble, hantait les bureaux d'un de ses ministères...

16 MM - 30mn.

Films projetés lors de la conférence sur l'histoire des locomotives à vapeur prévue le vendredi 31 Mai, salle de la Marie, à 21 h.

**Réalisateur : Yves CLARA**

Oscar Rouen 1968 - 4<sup>e</sup> Prix Vienne 1968

Mention d'Excellence Anvers 1969 - Médaille d'Or Venise 1969 - 2<sup>e</sup> Prix 1982

Durant plus d'un siècle, la locomotive à vapeur s'est imposée sur toutes les voies ferrées du monde. Avec elle sont nés des hommes, mécaniciens et chauffeurs, compagnons de chaque jour dont la conscience et l'amour de leur métier ont pleinement contribué à forger l'esprit d'équipe qui anime toujours les gens du rail.

Noir et blanc

35 et 16 MM - 14 mn 1968

Les locomotives à vapeur ont cessé de vivre. Elles sont là, alignées sur quelques obscures voies de garage, monstres froids et inutiles. Les équarisseurs veillent. Ils vont ouvrir, fendre, découper, dépecer ces corps. Et tout en évoquant le passé prestigieux, nous ne verrons bientôt plus, à la place de la merveilleuse machine, qu'un champ d'ossements de métal.

16 MM - 11 mn.



# TRAIN SPECIAL A VAPEUR

## DE TOULOUSE A REVEL

### LE 15 JUIN 1985

L'Association Française des Amis des Chemins de Fer, en collaboration avec le Chemin de Fer Touristique du Tarn, met en circulation le 15 JUIN 1985 un train vapeur de Toulouse à Revel. Ce train, composé de voitures métallisées PLM, sera remorqué par la locomotive 141 TD 740 de l'Association du Périgord Quercy.

TOULOUSE départ :	9 h 35	VILLEFRANCHE arrivée :	10 h 17
VILLEFRANCHE départ :	10 h 19	CASTELNAUDARY arrivée :	10 h 48
CASTELNAUDARY départ :	14 h 00	REVEL arrivée :	15 h 15
REVEL départ :	16 h 15	CASTELNAUDARY arrivée :	17 h 15
CASTELNAUDARY départ :	18 h 52	VILLEFRANCHE arrivée :	19 h 23
VILLEFRANCHE départ :	19 h 25	TOULOUSE arrivée :	20 h 03

#### IL S'AGIT D'UNE UNIQUE CIRCULATION SANS LENDEMAIN

Des arrêts photos sont prévus à l'aller entre Castelnaudary et Revel.

— **Les tarifs aller et retour sont indiqués ci-après :**

TOULOUSE à REVEL : 160 F

CASTELNAUDARY à REVEL : 60 F

Demi tarif pour les enfants de 4 à 12 ans.

Tarifs spéciaux, à la demande pour les groupes.

**Les billets sont vendus :**

1- Tarif normal et demi tarif : Gares de Toulouse (bureau information) et Castelnaudary et Syndicat d'Initiative de Revel.

2- Par correspondance, groupes et tous autres tarifs à l'adresse ci-après :

- PAILLAS Pierre, 54, avenue de la Gloire - 31500 TOULOUSE •

3- Les chèques sont à libeller à l'ordre de : AFAC MIDI-PYRENEES

**DATE LIMITE D'INSCRIPTION 5 / 6 / 85**

Dans la limite des places disponibles, des billets pourront être vendus lors du départ du train.

— Pour ceux qui le désirent, un repas (autour d'un cassoulet) pourra être pris à Castelnaudary, au prix de 60 F (1/4 de vin et service compris).

**ATTENTION**, inscrivez-vous dès maintenant pour ce repas en prenant votre billet pour le train, le nombre de convives étant limité.

**VENEZ NOMBREUX PASSER UNE AGREABLE JOURNEE RETRO**

# PRESENTATION

## de l'Exposition Historique

Pourquoi en cette année 1985, notre ville de Revel, va-t-elle connaître de grandes manifestations culturelles ayant pour thème historique :

**"CENT VINGT ANS DE CHEMINS DE FER REVELOIS"?**

Parce qu'un événement marquant va s'y dérouler!

La gare S.N.C.F. va fermer ses portes, cette vieille bâtisse ne sera plus ouverte au public. Mais en contre partie, cette grande maison : la Société Nationale des Chemins de Fer Français, ouvrira un bureau commercial en ville, pour y assurer la tenue de ses nouveaux services. Cet événement coïncide avec le 120<sup>e</sup> anniversaire de l'ouverture de la ligne de chemin de fer, Castelnaudary-Revel-Castres, embranchement de la grande transversale de Bordeaux à Cette (Sète), de la "Compagnie des Chemins de Fer du Midi". C'était le 16 Avril 1865.

Il m'est donc venu l'idée de traiter cet événement, sous forme d'animations culturelles, comme j'ai l'habitude de le faire depuis quelques années. Notre petit pays Revelois était sillonné, depuis plus d'un siècle, par trois réseaux de voies ferrées. Et il y a sur ce sujet historique, matière à recherches et à commentaires.

C'est sous la forme d'expositions, de conférences, de projections et de présentations de matériels roulants, que nous allons ressortir des archives, l'histoire de ces trois réseaux de chemins de fer.

*Le premier*, le plus ancien, la "grande ligne" S.N.C.F. d'aujourd'hui, fut à sa naissance, en 1865, une bretelle du réseau de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, la ligne de Castelnaudary à Castres par Revel, prolongée un peu plus tard sur Albi-Carmaux et Rodez. Celui que nous appellerons le "Midi".

*Le deuxième*, la ligne du "petit train noir", qui faisait partie de cet important réseau départemental qui convergeait vers la métropole régionale, Toulouse, c'était la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest créée en 1906. Elle amenait de village en village, marchandises et voyageurs de la campagne, via Caraman. Nous l'appelions le "Sud-Ouest".

*Le troisième*, "l'électrique", ainsi appelait-on ce petit train, car il circulait sur des lignes électrifiées, qui assuraient la liaison de Revel à Castres, en longeant la Montagne Noire, par SOREZE, DOURGNE, VERDALLE, et SAIX. Avec celle de Castres à Toulouse, ces lignes électrifiées, un modèle du genre en matière de Chemins de Fer secondaires, faisaient partie de la Société des Voies Ferrées Départementales du Midi. C'était les "V.F.D.M."

Avant de vous présenter l'Exposition Historique : "CENT VINGT ANS DE CHEMINS DE FER REVELOIS", il m'est particulièrement agréable d'adresser de très sincères remerciements à tous ceux qui m'ont apporté leur aide efficace et généreuse.

Ces remerciements s'adressent aussi bien aux collectivités Régionales et Départementales, aux Chefs de Services qu'aux Membres du Personnel des différents organismes ou administrations consultés.

Je ne saurais oublier les particuliers, Amis ou non des Chemins de Fer, qui eux aussi m'ont prêté leurs gracieux concours.

Tous ont contribué à la réussite de ces manifestations, pour faire revivre l'espace de quelques jours, un peu de notre passé, sur ces moyens de communication,

fort utiles, qu'étaient nos petits trains en pays Revelois.

Oui, un grand merci,

à M. le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, à ses collègues et à leurs collaborateurs.

à M. le Président du Conseil Général de la Haute-Garonne, à ses collègues et à leurs collaborateurs.

à M. le Président du Comité Départemental d'Animation Culturelle et Sportive (C.O.D.A.C.S.)

à la Direction Régionale, avec ses services : Communication, Commercial, Exploitation et Imprimerie, de la S.N.C.F., Région Midi-Pyrénées.

à MM. les Chefs de Gare S.N.C.F. et leurs Agents de : Toulouse, Castelnaudary, Castres et Revel.

à "La vie du Rail" à Paris et ses services documentation et rédaction.

à l'Institut de Technologie des Transports et des Communications de Toulouse. (I.T.T.C.)

à M. le Directeur des Archives Départementales de la Haute-Garonne et à ses collaborateurs.

à la Direction et au Personnel de la Bibliothèque Municipale de Castres.

aux Services Archives et Rédaction de la Dépêche du Midi.

à l'Association Culturelle LAGREZE-FOSSAT de Moissac

à L'A.F.A.C. - (Association Française des Amis des Chemins de Fer) section Toulouse Midi-Pyrénées

à l'Association des Amis du Chemin de Fer Touristique Périgord-Quercy à Sarlat.

aux Présidents et aux membres des Amicales Philatéliques de la S.N.C.F, de Castres et de Revel.

au Chef de Service et au Personnel de l'Atelier Municipal de Photographie de la ville de Toulouse.

au Centre des Cultures Régionales à Toulouse.

à l'Association "Le Rail miniature Castrais".

à la Direction et au Personnel de l'Imprimerie Fournier à Toulouse et à celle du Conseil Régional.

aux studios photographiques : Jacqueline ROUANET à Revel, Bernard BOUCHARD à Castelnaudary et à mon Ami Jacques BERTHOUMIEU, pour son énorme travail de reproductions photos.

à l'équipe d'animation de notre radio locale : "RADIO LAURAGAIS" - 92 MHz.M.F.

à M. le Maire et aux Services de la Mairie de Revel

au Président et aux Membres du Syndicat d'Initiative.

à MM. Jean RABARY et Paul de TRIGON, Conférenciers.

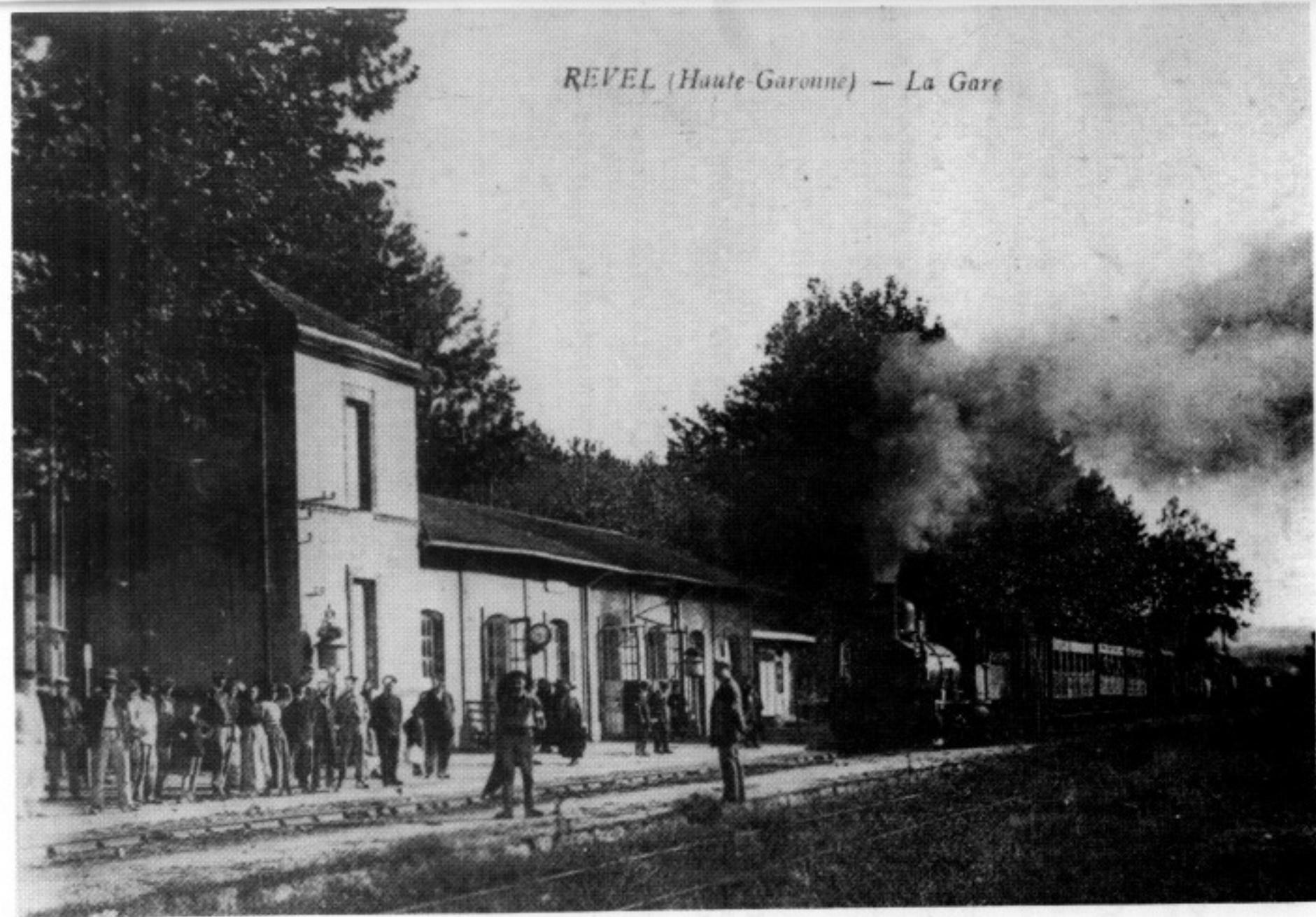
Oui, un très grand merci, à toutes ces nombreuses personnes, de m'avoir aidé dans cette tâche et de m'avoir confié de précieux documents, sur l'histoire de nos Chemins de Fer Revelois.

Jacques BATIGNE.

A notre exposition sont présentés des photos, plans, documents, maquettes, modèles réduits, affiches, cartes postales, répartis sur vingt panneaux et six vitrines, portant les lettres repères, dans l'ordre de A à Z. Tous les documents exposés portent une légende avec, la provenance, le nom de leur auteur et l'organisme qui les a reproduits ou prêtés. Pour des raisons de place, tous ces détails ne seront pas retranscrits dans notre catalogue.

**ABREVIATIONS :** I.T.T.C. - Institut de Technologie des Transports et des Communications à Toulouse.  
S.N.C.F. - Société Nationale des Chemins de Fer Français. — A.D.H.G. - Archives Départementales de la Haute-Garonne — A.C.R. - Archives Communales de Revel — A.M.P. - Atelier Municipal de Photographie, Toulouse.  
— B.M.C. - Bibliothèque Municipale de Castres. — V.R. - La vie du Rail — J.R. - Reproductions photos : J. ROUANET — J.B. - Reproductions photos : J. BERTHOUMIEU — B.B. - Reproductions photos : B. BOUCHARD — J.B.E. - Photographies de : J. BATIGNE — D.R.. - Droits réservés — **REPRO** - Reproductions photographiques — **DOC** - Document, provenance.

REVEL (Haute-Garonne) — La Gare



- La Gare du Midi à REVEL. (Collection J. BATIGNE)

# EXPOSITION HISTORIQUE

## " CENT VINGT ANS DE CHEMINS DE FER REVELOIS "

1865 - 1985

### - A -

Ce premier panneau vous présente un assemblage de reproductions de cartes au 1/50.000<sup>e</sup> I.G.N., sur lequel sont tracées les lignes de chemin de fer, de nos trois réseaux de voies ferrées existant ou ayant existé en pays Revelois.

"La Compagnie des Chemins de Fer du Midi" S.N.C.F., aujourd'hui, de Castelnaudary à Castres via Revel.

"La Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest", de Toulouse à Revel, via Caraman.

"La Société des Voies Ferrées Départementales du Midi", de Revel à Castres, via Dourgne et Saïx.

Ces lignes du Sud-Ouest et des V.F.D.M. traversaient les collines du Lauragais délaissées par le réseau du Midi qui avait emprunté les grandes vallées.

Ce panneau est illustré de nombreuses photos.

### - B -

— LE SYNDICAT D'INITIATIVE DE REVEL ST-FERREOL,

— LA S.N.C.F.,

— L'INSTITUT DE TECHNOLOGIE DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS ont le plaisir de vous présenter cette exposition rétrospective qui vous fera connaître ou redécouvrir l'histoire des trois réseaux de voies ferrées qui sillonnaient notre pays Revelois.

— Présentation de nos éditions : plaquettes et cartes postales historiques et philatéliques.

— Remerciements et Renseignements pratiques pour visiter l'exposition.

## COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI

### Ligne de Bordeaux à Cette, via Toulouse

### - C -

— Lettre du 6 novembre 1852, de Louis Napoléon Bonaparte, alors Président de la 2<sup>e</sup> République, donnant acte de constitution de la Compagnie du Midi.

— Dessin de l'inauguration de la ligne Bordeaux - Cette, en gare de Toulouse, le 22 avril 1857

— Lettre du Ministre des Travaux Publics autorisant l'ouverture de la ligne Castelnaudary-Castres, du 15 avril 1865.

— Photo représentant la construction de la gare de Toulouse, au mois d'Août 1856.

— Carte postale de la gare Midi-Orléans (Matabiau) à Toulouse.

— Vue des quais de départ de la gare Matabiau.

— Carte postale représentant la gare du Midi de Bordeaux St-Jean, construite en 1855.

— Vue de la gare de Cette, en avril 1857.

# COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI

## Ligne de Castelnaudary à Castres, Via Revel.

### - D -

Documents confiés par les Archives Départementales à Toulouse :

- Plans : Profil en long de la ligne de Castelnaudary à Castres.  
Enquête des stations du 8 janvier 1864.  
Plan général de la ligne de Castelnaudary à Castres.  
Etat indicatif des stations proposées du 8 janvier 1864.

### GARE DU MIDI A REVEL

### - E - F - G - H -

- Vue de la gare du Midi à Revel (reproduction carte postale).
- Lettre de la Compagnie du Midi, au Maire de Revel, en date du 24 Décembre 1903, concernant la délivrance de billets spéciaux, pour la visite du bassin de St-Ferréol, lors de la mise à sec.
- Arrivée d'un train vapeur en gare de Revel.
- Vue sur les voies de la gare du Midi, prise du haut du pont "Viaduc de la Vacherie".
- Ligne de Castelnaudary à Castres.  
Enquête des stations.  
Plan d'ensemble de la station de Revel du 8 janvier 1864. (Document A.D.H.G.)
- Vue générale de la gare de Revel-Sorèze - bâtiments et voies.
- Un train mixte (voyageurs et marchandises) en gare de Revel-Sorèze. (reproduction carte postale).
- Cour des voyageurs, devant la gare, des taxis hippomobiles en stationnement.
- Lettre de la Compagnie du Midi, adressée au Maire de Revel, concernant la mise en place de trains spéciaux à l'occasion des fêtes de Revel en date du 9 Juin 1906.
- Indicateur horaires des chemins de fer "Chaix" de 1914.
- Lettre de la Compagnie du Midi, au Maire de Revel, en date du 20 Mai 1903, concernant la délivrance de billets spéciaux, à tarifs réduits, pour favoriser les excursions en Montagne Noire.
- Une très ancienne photo d'un train en direction de Castelnaudary, quittant la gare de Revel, se reflétant dans l'eau du bassin de la Gravière. Emplacement actuel de la gendarmerie.
- Accident d'un train, déraillement aux environs de Revel, sur la ligne de Castelnaudary à Castres, le 21 Septembre 1905.
- Lettre du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et Télégraphes, en date du 13 décembre 1905, adressée à M. le Maire de Revel, concernant l'amélioration des bâtiments et annexes de la gare.
- Indicateur horaires des Chemins de Fer "Chaix" de 1911.
- Lettre de la Compagnie du Midi, en date du 28 MAI 1930, adressée à M. Vincent AURIOL, Député, concernant les améliorations de certaines installations de la gare.
- Plans pour l'établissement d'un auvent métallique ou marquise, en gare de Revel-Sorèze, le 4 mars 1929. (document archives de la mairie de Revel).
- Photos couleurs récentes de la gare de Revel-Sorèze du tronçon de voie, en direction de Castres, avant le pont sur le Sor. Passage à niveau de la route de Toulouse, par Caraman, avec encore en place, le château d'eau d'alimentation des locomotives à vapeur.
- Photos couleurs de la gare de Revel, de nos jours, avec des locotracteurs diésel, tirant des wagons de céréales.

---

## GARES DE CASTELNAUDARY ET DE CASTRES

- I -

- Trois reproductions de cartes postales anciennes, de la gare de Castelnaudary à la belle époque, façade et cour voyageurs avec fiacres, quais et voies avec train vapeur.
- Vues de la gare de Castelnaudary aujourd'hui.
- La bâtisse, existant encore, à côté de la gare S.N.C.F. aujourd'hui, était la gare des petits trains de "Tramways de l'Aude", ligne de Castelnaudary à Belpech - Le passage de la ligne de Revel, par un tunnel de 100 mètres de long, sous le bassin amont des écluses St-Roch, du Canal du Midi.
- Trois reproductions de cartes postales de la gare de Castres, à la belle époque. Sur celle de gauche en haut, devant la cour voyageurs de la gare du Midi, les stations communes des V.F.D.M. ET C.F.D.T.
- Vues couleurs de la gare de Castres de nos jours.
- Vues des anciens dépôts et ateliers.
- Vues des voies, de la passerelle en direction de la gare et en direction de Mazamet à gauche et St-Sulpice à droite.
- Vues du Pont Taillefer sur l'Agoût, à Saïx, long. de 82,50 mètres à trois arches construit dès 1863/64, au gabarit double voie, pour des trains dont la vitesse n'exédait pas 50 km/h. et le poids total de 150 tonnes. Le pont Taillefer n'entrera pas dans l'histoire, pourtant 120 ans plus tard, il supporte sans broncher des convois dix fois plus lourds circulant près de deux fois plus vite.
- Passage à niveau et ancienne gare de la CREMADE, lieu de la bifurcation. On distingue l'arrivée ou le départ de la ligne en direction de Revel, dont l'aiguillage a été supprimé.

---

## LIGNE DE CASTELNAUDARY A CASTRES

- J -

- Photos couleurs, récentes de la gare de :  
SOUPLEX  
SAINT-FELIX LAURAGAIS  
Halte de BLAN  
LEMPAUT  
SOUAL

---

## COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD-OUEST

- K -

- Rapport de l'Ingénieur Ordinaire des Ponts et Chaussées de la Hte-Garonne, en date du 9 août 1897, concernant l'établissement d'un tramway à vapeur et demande d'études d'un chemin de fer d'intérêt local, de Toulouse à Revel, suite à une délibération du Conseil Municipal de cette dernière ville.
- Extrait du procès-verbal de la séance du 13 avril 1904, du Conseil Général de la Hte-Garonne, pour l'étude de projets d'emplacements d'une station à Revel, du tramway de Toulouse à Revel.
- Note de l'étude de M<sup>e</sup> AURIOL, avoué à Villefranche, concernant "l'expropriation pour cause d'utilité publique", des terrains nécessaires à l'établissement d'un tramway de Toulouse à Revel, avec embranchement de Caramam à Loubens. En date du 3 juin 1905.

- Arrêté du 3 avril 1905, d'enquêtes parcellaires sur la Commune de Revel, pour la construction d'un "Tramway de Toulouse à Revel et à Loubens".
- Lettre de la Préfecture de la Haute-Garonne, en date du 7 décembre 1900, adressée à M. le Conseiller Général de Revel, concernant un arrêté de Commission d'enquête, du Tramway de Toulouse à Castres pour Lanta et Caraman, avec embranchement de Caraman à Revel.
- Lettre à L'Ingénieur de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, en date du 27 août 1904, adressée à M. le Conseiller Général de Revel, concernant l'emplacement de la station de cette ville.

## LIGNE DE TOULOUSE A REVEL DU SUD-OUEST

### via Caraman

#### - L -

- Reproductions de cartes postales anciennes "LABOUCHE" (documents I.T.T.C.) Gare d'Auriac - Gare de Lanta - Gare de St-Julia - Gare de Caraman.
- A l'intérieur d'une voiture, un jour de foire, sur la ligne de Boulogne, au début du siècle.
- Affiche des horaires de trains de la ligne Toulouse-Revel - Section de Toulouse à Auriac, à l'ouverture à l'exploitation le 14 août 1906.
- Vue de la gare de Loubens.
- Photo d'un train arrivant en gare de St-Julia.
- Vue de la gare de Caraman, avec embarquement de bétails, un jour de foire ou de marché.

## GARES DE REVEL ET TOULOUSE

### de la Cie. des Chemins de Fer du Sud-Ouest

#### - M -

- Gare du Sud-Ouest à Revel, reproduction d'une carte postale.
- Photos récentes de l'ancien dépôt et château d'eau, de la locomotive du Sud-Ouest.
- Train autorail de Dion d'inauguration en gare de Revel. (1935).
- Lettre de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, en date du 12 janvier 1910, concernant les installations de la gare S.O. de Revel.
- Télégramme du 24 février 1910, du Préfet au Maire de Revel, pour la réception définitive de la ligne du Sud-Ouest de Toulouse à Revel.
- Vue de la station St-Sauveur, à la Passerelle des Soupîrs, sur les bords du Canal à Toulouse, point de départ de la ligne.
- La ligne S.O. venant de Revel, à la halte de l'Ormeau.
- La ligne S.O. venant de Revel, à la halte du Pont des Demoiselles.
- Train autorail d'inauguration au départ de la station St-Sauveur
- Lettre de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest au Préfet, en date du 4 décembre 1906, concernant le projet du bâtiment des voyageurs de la gare de Toulouse - St-Sauveur.
- Affiche de la marche des trains du Sud-Ouest du 15 octobre 1907.

## LIGNE DE REVEL A TOULOUSE DU SUD-OUEST

#### - N -

- Photos de l'accident du Chemin de Fer. Le train renversé par le Vent d'Autan, le 4 mai 1916.
- Photos du Pont-Viaduc de la "Vacherie" à Revel, de la ligne du Sud-Ouest enjambant la ligne du Midi et les chemins vicinaux. (Documents I.T.T.C.). Photo : C.LACOMBE - 1952).

# LES VOIES FERREES DEPARTEMENTALES DU MIDI V.F.D.M.

## LIGNE DE REVEL A CASTRES

### Via Dourgne

- O -

- Plan de bornage de l'implantation des installations de la gare V.F.D.M., commune avec celle du Sud-Ouest à Revel, daté du 20 mars 1930. Photo de l'ancien dépôt de l'automotrice des V.F.D.M.
- Plan parcellaire de l'emprise de la voie des V.F.D.M., tronçon compris dans la Haute-Garonne, de la gare à la limite départementale, chemin de Carpinel, daté du 20 juin 1928.
- Lettre de la Préfecture du Tarn, au Maire de Revel, en date du 14 mars 1898, concernant une demande de frais d'études, pour une ligne de Chemin de Fer à voie étroite de Revel, Sorèze et Dourgne.
- Lettre de la Préfecture du Tarn, au Maire de Revel, datée du 23 novembre 1899, concernant les frais d'études d'une ligne de Chemin de Fer de Revel à Dourgne.
- Reproduction d'une carte postale de la gare des V.F.D.M., à Dourgne.
- Photo des essais de la réception du pont métallique sur le Sor, près du Pont-Crouzet.
- Photos récentes des anciennes stations et halte V.F.D.M. de DUFORT et LA RIVIERE près de Dourgne, telles que nous les retrouvons aujourd'hui.
- Vue de la gare de VERDALLE.
- Photos récentes des anciennes gares et stations V.F.D.M., de MASSAGUEL et de VIVIERS LES MONTAGNES.
- Photos récentes des anciennes gares de BEAUPRE et SAIX.
- Vue de la gare V.F.D.M. de PUYLAURENS.
- Photo ancienne de la gare du Midi à Castres, avec les voies et la station communes des V.F.D.M. et des C.F.D.T., devant la cour des voyageurs.
- Plan d'ensemble de la gare de Castres, des installations et voies communes aux V.F.D.M. et des C.F.D.T.

## LES VOIES FERREES DEPARTEMENTALES DU MIDI

- P -

- Lettre de A. GIROS et Compagnie de Paris, constructeurs des lignes V.F.D.M., adressée au Maire de Revel, en date du 12 décembre 1928, concernant les ouvrages à exécuter.
- Lettre de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, par sa filiale, les V.F.D.M., adressée au Maire de Revel, en date du 31 décembre 1928, concernant les opérations de recolement de remise des ouvrages de la ligne de Castres à Revel.
- Reproduction d'affiche des horaires de trains de la ligne V.F.D.M. de Castres à Revel, du 15 mai 1934.
- Vues d'une automotrice et voiture V.F.D.M.
- La draisine du dépôt de Castres.
- Note de la Société des V.F.D.M., en date du 2 août 1930, concernant la réception des lignes de Castres à Toulouse et à Revel.
- Plan de pénétration dans Toulouse, de la ligne V.F.D.M., venant de Castres.
- Croquis d'une automotrice électrique V.F.D.M.
- Photo d'une automotrice du dépôt de Castres.
- Plan sommaire des voies dans les stations et gares de BEAUPRE, la bifurcation, de MAURENS-SCOPONT et LOUBENS, lieu de raccordement avec la ligne Sud-Ouest de l'embranchement de Caraman.
- Photo d'une automotrice tractant des wagons plate-forme, de la ligne de Revel.

- Compte d'exploitation des V.F.D.M., des lignes de Castres à Toulouse et Revel, de 1931 à 1939, année de la liquidation de cette société.
- Une photo du personnel des V.D.F.M. du dépôt de Castres, lors de la fermeture et de la liquidation de cette Société.

## LES MACHINES A VAPEUR DE TRACTION

### de la Cie des Chemins de Fer du Midi

#### **- Q -**

- Locomotive Midi - Type 032T de 1855, N° 313, Série de 44 locomotives du N° 302 à 345 construites de 1855 à 1858 par Kessler en Autriche et par Gouin en France. Elles sont du système "Engerth" et sont destinées au service des marchandises.
- Locomotive Midi-Type 032 de 1855 N° 324. Série de 44 locomotives du N° 302 à 345.
- Locomotive Midi-type 030 de 1867 - N° 1023. Série de 402 locomotives construites à partir de 1867, dans les ateliers de la Compagnie du Midi à Bordeaux pour le service des voyageurs et le service des marchandises, N° 801 à 1202. Les dernières construites le furent en 1889.
- Locomotive Midi-type 120 DE 1878 - N° 92. Série de 45 locomotives du N° 51 à 95 construites de 1878 à 1882, dans les ateliers de la Compagnie du Midi, pour assurer la remorque de trains express et directs.
- Locomotive Midi-type 230 de 1896 N° 1336. Série de 41 locomotives du N° 1330 à 1370 construites de 1896 à 1910, procédés de celles étudiées en 1893 par la Sté Alsacienne pour les Chemins de Fer de l'Etat de BADE.
- Locomotive P.O. (Paris-Orléans) type 231 de 1929. N° 3566. Série de 89 locomotives "PACIFIC", construites à partir de 1909 du N° 3501 à 3589. En 1929 transformation pour certaines en "Haute Chauffe".

## TOULOUSE AU TEMPS DE LA VAPEUR

#### **- R -**

- En gare de Toulouse-Matabiau, locomotives Midi, en tête de trains au départ.
- En gare de Toulouse-Raynal, gare de triage enneigée, locomotive 141-R, en tête d'un train de messageries. Photo de Michel CHARRAUD.
- Voiture voyageurs de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

## LES MATERIELS ROULANTS DE LA CIE DU SUD-OUEST

#### **- S -**

- Locomotive type 030 - CORPET-LOUVET, qui circulait sur la ligne de Toulouse à Revel, ici au dépôt de ROGUET.
- Dessin de la locomotive type 030 - CORPET-LOUVET (dessin de J.P. SOUDET).
- Au dépôt Sud-Ouest de Toulouse-Roguet — Les locomotives de la compagnie :  
- CORPET-LOUVET à droite — PINGUELY - 030 à gauche.
- Autorail de DION et sa remorque voyageurs au dépôt de Toulouse-Roguet.
- Remorque voyageurs, pour autorail de DION - Véhicule N° B.D.P.F.- 107 .
- Voiture mixte, type Sud-Ouest en gare de Toulouse-Roguet.

---

### Vitrine T.

---

- Maquette d'un autorail et sa remorque de DION - Type N.T. Série de 1 à 11 (fabrication-montage et prêt de Christian CENAC)
- Dessin de ce même autorail de J.P. SOUDET.
- Correspondance du représentant des Etablissements de DION, adressée au Conseiller Général, Maire de Revel, en date du 1<sup>er</sup> février 1926, concernant l'expédition faite de Milan (Italie) d'une électromotrice d'essai, destinée au réseau Sud-Ouest.

---

### Vitrine U.

---

- Module de reproduction en modèle réduit au 1/87<sup>e</sup> de la gare du Midi à Revel.
- Fabrication, montage et prêt de Jean-Bernard LAGUENS.

---

### Vitrine V.

---

- Module de reproduction en modèle réduit au 1/87<sup>e</sup> de la gare du Sud-Ouest à Revel.
- Fabrication, montage et prêt de Jean-Bernard LAGUENS.

---

### Vitrine W.

---

- Documents d'Archives de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.
- Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie du Midi de 1905.
- Livret d'Ordre de Service de 1902 "Précautions à prendre pour éviter les accidents"
- Carnet de Marches-Types pour Trains spéciaux, de la Compagnie du Midi 1935.
- Règlement général N° 1 - Signaux de 1914
- Ordre de Service N° 20 (aiguilles - signaux - plaques - manœuvres) de 1911.
- Règlement de circulation des Trains P.O.- Midi de 1937

---

### Vitrine X.

---

- Documents d'Archives de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest
- Affiche de "l'Etude de Maître AURIOL, avoué à Villefranche", concernant "l'expropriation pour cause d'utilité publique" des terrains, pour la construction d'un "Tramway de Toulouse à Revel" avec embranchement de Caraman à Loubens.
- Rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de Fer du S.O.
- Mémoire présenté à M. le Préfet et à MM. les Conseillers Généraux du département de la Haute-Garonne, pour l'établissement d'un Chemin de Fer d'intérêt local de Toulouse à Revel, daté du 10 février 1893.
- Mémoire de la Mairie de Toulouse concernant les voies de raccordement des lignes de Revel et de Villemur, avec la gare du Chemin de Fer du Midi et avec la gare Roguet, daté de 1906.
- Statut du personnel de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest de 1927/1942.

## Vitrine Y.

- Trois vitrines spéciales protégeant et présentant des maquettes aimablement confiées par le Service Communication de la S.N.C.F.
- une rame "T.G.V." (train à grande vitesse).
- Une rame d'automotrices voyageurs modernes, les "Z.E."
- Une locomotive diesel modèle : "B.B. 67.000".

## Salle Z.

- Dans la salle du 1<sup>er</sup> étage (en entrant dans le hall du S.I.) sont présentées une collection d'affiches anciennes publicitaires de différentes villes, stations balnéaires ou de sports d'hiver, du début du siècle. Editées par les Compagnies de Chemin de Fer du : **MIDI-ORLEANS — P.O.-MIDI.**



## LES MATERIELS ROULANTS DU CHEMIN DE FER DU SUD-OUEST

Documents d'archives de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest

Affiche de "L'Etat de Maine-et-Loire, région à visiter", avec un plan de la région pour faciliter les déplacements, des renseignements sur les gares, les horaires, les tarifs, etc.

Rapport de l'Administration de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, relatif à la mise en service de la ligne de Nantes à Rennes, avec un plan de la ligne et des renseignements sur les gares, les horaires, les tarifs, etc.

Mémoire de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, relatif à la mise en service de la ligne de Nantes à Rennes, avec un plan de la ligne et des renseignements sur les gares, les horaires, les tarifs, etc.

Mémoire de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, relatif à la mise en service de la ligne de Nantes à Rennes, avec un plan de la ligne et des renseignements sur les gares, les horaires, les tarifs, etc.

Mémoire de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, relatif à la mise en service de la ligne de Nantes à Rennes, avec un plan de la ligne et des renseignements sur les gares, les horaires, les tarifs, etc.

207. TOULOUSE — La Gare



- La Gare Matabiau à TOULOUSE, à la belle époque, (Collection J. ROUANET)

St. Castres — Gare du Midi





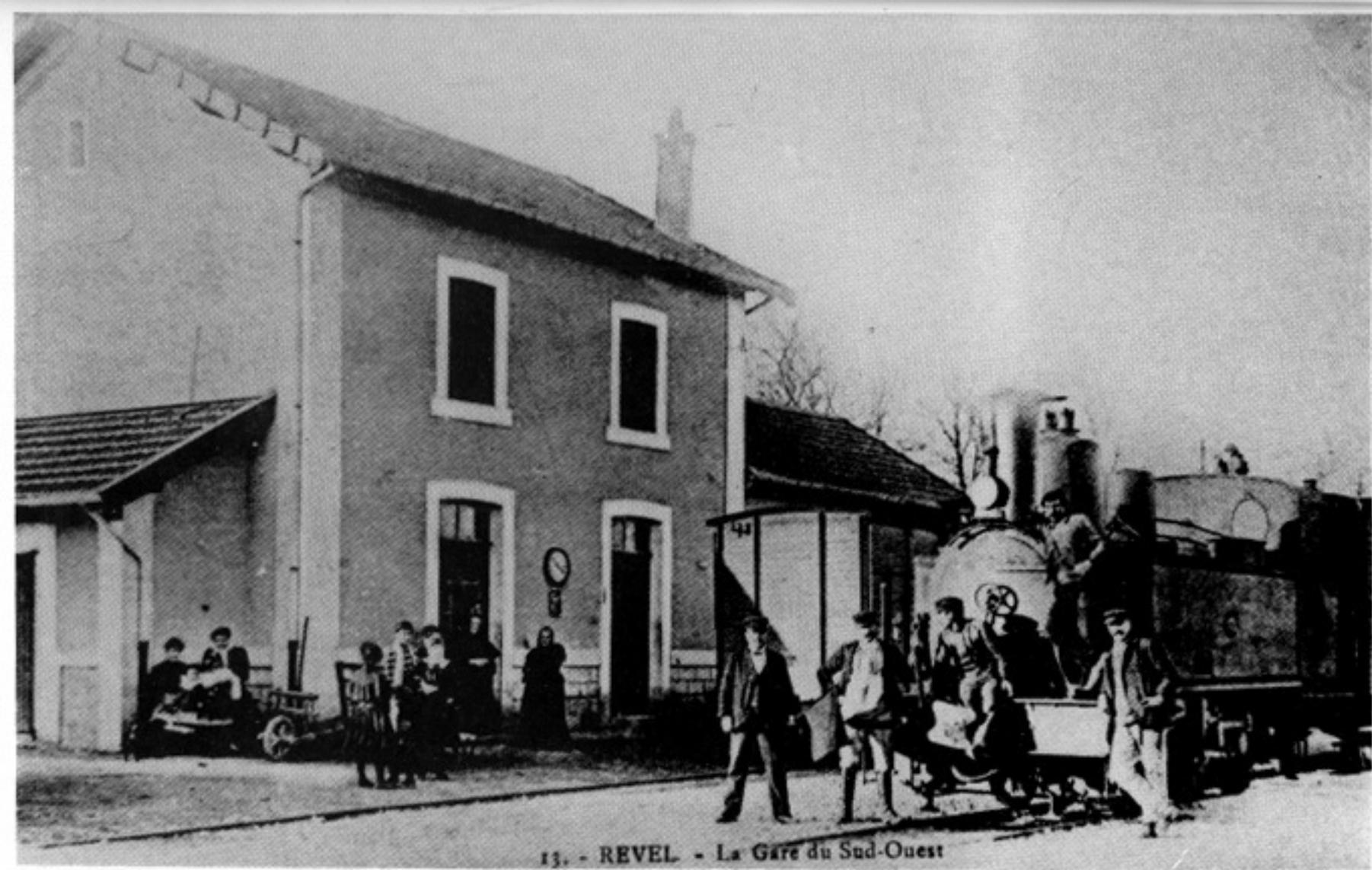
Castelnaudary

CASTELNAUDARY — La Gare

- La Gare de la Cie. du Midi à CASTELNAUDARY. (Collection B. BOUCHARD)



- Sur la ligne du Midi à REVEL, un train se reflétant dans le bassin de la GRAVIÈRE. (Collection M. GABOLDE)



13. - REVEL. - La Gare du Sud-Ouest

- La Gare du Sud-Ouest à REVEL. — (Collection P. ESPENON)



- Gare Sud-Ouest de REVEL - Train Autorail d'inauguration - 1935. A droite l'Automotrice des V.F.D.M. (Collection A. ARTHUR)



- Arrivée d'un train vapeur en gare de REVEL, au début du siècle (Collection LACOMBE)

# **HISTORIQUE DES TROIS RESEAUX**

## **DE VOIES FERREES EN PAYS REVELOIS**



**1° - LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
DU MIDI — S.N.C.F. Aujourd'hui —**



**2° - LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER  
DU SUD-OUEST**



**3° - LA SOCIETE DES VOIES FERREES  
DEPARTEMENTALES DU MIDI**

*par Jacques BATIGNE*

# LES CHEMINS DE FER DU MIDI

## S.N.C.F.

### Naissance de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi

Comme nous le notons dans notre introduction, nous vous parlerons en premier de l'histoire de la "grande ligne". C'est le plus ancien et de loin le plus important de nos trois réseaux de voies ferrées, passant en revélois, puisqu'il fut mis en service le 16 avril 1865, il y a 120 ans.

Cette voie ferrée, S.N.C.F. aujourd'hui, ne fonctionne de nos jours que sur le tronçon Castelnaudary-Revel, en trafic restreint, c'est-à-dire uniquement en trains de marchandises, desservant trois embranchements particuliers importants, deux céréaliers et un pétrolier. C'était à cette époque-là un embranchement de la grande transversale Bordeaux-Cette (Sète) de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

Voyons tout d'abord, très succinctement, ce qu'a été cette Compagnie de Chemins de Fer qui constituait une partie du réseau ferroviaire français.

L'idée d'une ligne Bordeaux-Cette, avec un embranchement desservant Castres, était bien antérieure à la fondation de la Compagnie du Midi, puisque le Gouvernement déposa le 14 Juin 1845 un projet de loi autorisant la concession de cette ligne. Malgré des oppositions diverses, la ligne Bordeaux-Cette fut concédée par la loi du 21 Juin 1846, l'embranchement de Castres par ordonnance du 1<sup>er</sup> Juillet 1846. Les statuts de la Société concessionnaire, la Compagnie du Chemin de Fer de Bordeaux à Cette, furent reconnus par ordonnance du 24 septembre 1846. Victime de la crise, cette société dut renoncer à ses projets et sa déchéance fut prononcée par arrêté ministériel du 21 Décembre 1847. La concession de cette ligne échut alors à un groupe de financiers, par décret du 21 août 1852, noyau de la future Compagnie des Chemins de Fer du Midi. Bien pauvre cette année-là, elle démarre avec la seule Compagnie de Bordeaux à La Teste (créée en 1837) fonctionnant sur 52 kms, si on la compare à ses futures "adversaires", les Compagnies Paris-Orléans (P.O.) et de Paris-Lyon-Marseille (P.L.M). Mais bientôt elle deviendra une des grandes Compagnies. La convention signée le 24 août 1852 avec le Ministère des Travaux Publics, lui apporte la concession de trois lignes de Chemins de Fer en projet : Bordeaux-Cette, Bordeaux-Bayonne et Narbonne-Perpignan. La décision ministérielle du 7 Juin 1853 lui apportera une voie d'eau : le Canal latéral à la Garonne, en cours de construction depuis 1835. Plus tard elle aura à assurer aussi l'exploitation du Canal du Midi, construit lui, de 1667 à 1681 par Pierre Paul Riquet ces deux canaux permettant la liaison Atlantique-Méditerranée entre Bordeaux et Sète.

Les frères Péreire, financiers et soumissionnaires de cette compagnie vont, à sa tête, lutter âprement pour faire de la Compagnie du Midi, un vrai réseau de Chemins de Fer. Dans les années 1920, après le grand conflit 14/18, la Compagnie du Midi bénéficie alors d'une certaine réputation sur le plan technique. Malgré de petits moyens elle fait figure d'un grand réseau, aussi la fusion envisagée à cette époque-là, avec la Compagnie du Paris-Orléans n'est nullement disproportionnée. Elle est réalisée le 1<sup>er</sup> Janvier 1934 et la nouvelle Compagnie P.O. MIDI, avec les 7412 kms de lignes exploitées par la première et les 4313 kms par la seconde, deviendra le premier réseau français. Elle connaîtra alors une période de faste avec le développement, sur ces grands axes, de la traction électrique et des locomotives à vapeur les plus performantes d'Europe.

Rappelons que c'est en 1938 que pratiquement toutes les grandes Compagnies ferroviaires seront nationalisées et formeront la S.N.C.F. (Société Nationale des Chemins de Fer).

## **Création de la ligne Castelnaudary-Castres par Revel.**

**Un bref retour dans le temps pour dire que l'idée d'un embranchement en direction de Castres n'était pas oubliée.**

C'est en 1857 que les Représentants du Département du Tarn interviennent auprès du Gouvernement pour l'ouverture de l'embranchement Castelnaudary-Castres, sur la grande ligne Bordeaux-Cette (Sète) de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi ; compte-tenu de l'importance de cette ville (manufactures de tissages, laines et draperies, tanneries...)

Le ministère de la Guerre intervint aussi pour la réalisation de cette ligne et par la suite pour son maintien en raison de l'importance et de la fonction stratégique de l'arsenal de Castres. (artillerie). Importance et stratégie de cette voie ferrée qui s'avèreront pratiquement inutiles et qui disparaîtront avec la suppression de cet arsenal.

Les premiers projets faisaient aboutir l'embranchement à Avignonet, puis de nouvelles études reportèrent le point de raccordement à Castelnaudary. Cette ligne fut concédée à la Compagnie du Midi le 1<sup>er</sup> août 1857 et la déclaration d'utilité publique date du 20 Juillet 1861. Le tracé général fut approuvé en novembre 1862 et les travaux commencèrent dès 1863. Comme nous l'avons dit précédemment elle fut mise en service le 16 avril 1865, il y a donc 120 ans.

Cet itinéraire à voie unique de 55 kms. ne présentait pas de grosses difficultés. A la sortie sud de la gare de Castelnaudary la voie s'engage sous un tunnel de 100 mètres de long, passant lui-même sous le Canal du Midi entre le pont et les écluses Saint-Roch. Cet ouvrage fut construit en 49 jours durant les mois d'août et septembre 1863, pendant le "chômage" du Canal. (période d'arrêt de la navigation et de la vidange de certains biefs pour exécuter les travaux d'entretien de cette voie d'eau).

Ensuite, cette ligne de Chemin de Fer contourne la ville par l'est et le nord en dessous de la colline des moulins du Pech et du Cugarel. Elle atteindra la gare de SOUPEX distante de 10 kms 400, avant de franchir un second tunnel, très court celui-là, puisque seulement 35 mètres, qui représentent la largeur du pont-canal sur lequel coule la rigole d'alimentation en direction de Naurouze. Elle arrivera en gare de ST-FELIX-LAURAGAIS, 9 kms plus loin, distante elle-même du village du même nom et de son célèbre château qui la domine sur son promontoire à 3 kms à vol d'oiseau. Au sortir de cette gare, un important passage à niveau, dont la maison du garde barrière a disparu de nos jours, l'autorise à couper la route nationale 622, (départementale aujourd'hui) pour arriver 6 kms 500 plus loin et entrer par l'ouest en gare de REVEL-SOREZE.

Si à l'heure actuelle cette partie de voie ferrée n'est utilisée qu'en trafic restreint (nous en reparlerons) elle connut dès son ouverture et pendant de très longues années un important trafic, puisque dix à douze trains par jour y circulaient régulièrement, dans les années "30". En quittant la gare de Revel, la voie passait sous le pont-Viaduc de la "Vacherie", qui permettait dès 1906 la passage du petit train des Chemins de Fer du Sud-Ouest, en direction de Toulouse via Caraman. Quelques centaines de mètres après, elle sautait le Sor sur un pont métallique de 15 mètres de long et suivait la large vallée de cette rivière pour arriver à la petite gare de BLAN, 5kms 700 plus loin et à celle de LEMPAUT à la même distance. Notre voie ferrée franchira deux ruisseaux affluents du Sor, le Baylou et le Taurou, avant d'atteindre la gare de SOUAL, distante de 5 kms. de la précédente. Ici, beaucoup plus tard vers 1930, la ligne électrifiée Toulouse-Castres des V.F.D.M. (Voies Ferrées Départementales du Midi) enjambrera notre voie sur un tablier métallique biais de 8,33 mètres d'ouverture. Vient ensuite à 5 kms. 300, le point de bifurcation de La CREMADE, station d'arrêt général. Là, les rails venant de Castelnaudary sont rejoints par ceux de la ligne venant de ST-Sulpice, (Tarn) gare qui reçoit ceux venant de Toulouse et Montauban, ouverte le 4 mars 1888. Ne formant à partir de là, qu'un seul tronçon en direction de Castres, distante de 7 kms. 300, la ligne rentrera en gare, en double voie après avoir franchi l'Agoût sur un pont de pierre à trois arches de 82 mètres 50 de long.

Au début du siècle un grave accident se produisit à cette bifurcation de La CREMADE, un train de voyageurs remorqué par une locomotive, modèle 030 série 800, dérailla à cause d'un excès de vitesse ? Ceci, bien que la vitesse moyenne sur ce parcours de Castelnaudary à Castres ne dépassait pas 40 kms, à l'heure.

Sur le tronçon Revel-Castres le trafic marchandises a totalement disparu depuis 1970. Les rails de cette partie de voie ferrée sont encore en place, ils seront enlevés dès cette année, les gares et maisonnettes des gardes barrières ont été vendues ou démolies. Une précision concernant la ligne à voie unique de Toulouse à St-Sulpice sur Tarn, elle est à l'heure actuelle la voie ferrée la plus chargée d'Europe, en circulation de trains. Une expérience de régulation et d'automatisation de trafic par système informatique va y être mise en place.

## **Le trafic de la ligne Castelnaudary - Castres.**

Le lundi 16 avril (nous sommes en 1865) il a été procédé à la réception du Chemin de Fer de CASTELNAUDARY à Castres par MM. de JOB, Inspecteur des Ponts et Chaussées, DON de CEPIAN et DUVIGNAUD, Ingénieurs en chef, membres de la commission désignée dans ce but. Cette commission avait invité à assister à la solennité MM. les Ingénieurs de la Compagnie du Midi, les Administrateurs, les sous-directeurs de la construction et de l'exploitation, les chefs de mouvement et les employés principaux du service de la construction locale... Le jour suivant, un télégramme annonçait à M. Le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux Publics le résultat essentiellement favorable du procès-verbal intervenu à la suite d'un scrupuleux et complet examen de la ligne. Son Excellence n'a pas tardé à répondre à cette communication, et dès aujourd'hui, c'est-à-dire après l'accomplissement des formalités, (les seules en vigueur actuellement) le Chemin de Fer est ouvert pour les voyageurs et les marchandises..."

Tels sont les propos recueillis dans une chronique locale de cette époque-là... Ceci nous amène à conclure sur l'histoire de cet embranchement de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi, par quelques chiffres sur le trafic important qui s'y tenait, suite et fin de notre récit de ce réseau de voies ferrées.

A l'ouverture de la ligne, en 1865, des bâtiments provisoires furent construits faisant office de gares. La première gare de Castelnaudary fut construite en 1885. Précisons que pour celle-ci le 20 août 1944, les troupes allemandes, avant leur départ, détruisirent à l'explosif pratiquement tous les bâtiments la composant et une partie du matériel ferroviaire. Une reconstruction rapide en bois, précéda après guerre, la construction du bâtiment d'aujourd'hui. Pour la gare de Castres, un important bâtiment voyageurs, corps principal, fut construit en 1892, succédant à un bâtiment provisoire dont la construction remontait aux années 1864/1865. Les archives de Revel font état de projets de construction d'une gare, dans notre ville, à partir de 1863, celle-ci devait être très modeste à l'ouverture de la ligne. Nous trouvons, en 1893, une pétition de toutes les communes limitrophes formulant des vœux d'agrandissement des bâtiments "petite" et "grande vitesse", ainsi que des quais. En 1896 deux travées sont ajoutées au bâtiment voyageurs. Au cours des décennies qui suivirent d'autres revendications furent émises à l'encontre de la Compagnie du Midi pour de nouveaux aménagements, dont certains ne virent jamais le jour comme la construction d'un auvent métallique ou marquise, côté voies.

Les gares de Castelnaudary et de Castres possédaient d'importants dépôts de machines de traction. Celui de la seconde de celles-ci existe encore de nos jours. Les principales locomotives à vapeur qui s'y trouvaient et qui ont circulé sur cette ligne passant par Revel, à différentes époques ont été les suivantes.

— Locomotives à tanders incorporés : type 032 T séries 302, 345 système "Engerth" - type 240 T série 4500 appelées les "carrées" - type 141 T série 5200 qui venaient de la Compagnie du P.O.

— Locomotives à tanders séparés : type 120 séries 51/95 et 149/180, séries de 1601 à 1638 - les types 030 séries 801 à 1202 ont été les plus courantes - type 040 séries 2051 à 2072, baptisées les "boîteuses" (de chaque côté, leurs deux cylindres de pression n'étant pas identiques) - type 230 série 1300 - types 140 séries 4000, 4100 et 4200 appelées les "bossues". (Leurs chaudières étaient effectivement bossues). Entre 1934 et 1939 les trains lourds (mixtes ou marchandises) étaient tractés par des locomotives 141 d'origine américaine. (Baldwin ou Alco) à simple expansion; leur poids adhérent étant élevé (environ 20 tonnes par essieu) fit réduire la vitesse à 40 kms à l'heure.

Rappelons que le type d'une locomotive à vapeur est donné en fonction du nombre de roues, exemple : type 120 = un jeu de roues porteuses à l'avant, deux jeux de roues motrices au centre, zéro ou pas de roues porteuses à l'arrière - type 032 = pas de roues porteuses à l'avant, trois roues motrices au centre, deux roues porteuses à l'arrière.

Aujourd'hui ce sont des locomotives diésel ou locotracteurs modèles "BB66000" et "Y 8220" qui tractent les trains de marchandises sur cette ligne entre Castelnaudary et Revel. Avant 1930 cette ligne connaît un trafic voyageurs et marchandises très important. Une moyenne de cinq à six trains par jour y circulaient dans le sens Castelnaudary et dans le sens Castres. A titre indicatif, nous vous donnons le prix des billets de Castelnaudary à Revel (26 kms.) : 1<sup>ère</sup> classe = 2,90 F. — 2<sup>e</sup> classe = 1,95 F. — 3<sup>e</sup> classe = 1,30 F. Dans un rapport du Conseil d'Administration de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi du 11 avril 1905, nous relevons les statistiques suivantes concernant le trafic de cette ligne pour l'année 1904. Eléments de comparaison avec les chiffres de 1984 donnés à la fin de notre récit.

— gare de Castelnaudary : nombre total de voyageurs = 260.915 - marchandises : 56248 tonnes au total.

— gare de Castres : voyageurs = 538.872 - marchandises = 145.210 t.

— gare de Revel : voyageurs = 107.313 - marchandises = 26.606 t.

— gare de Soupex : voyageurs = 24.865 - marchandises = 6.056 t.

— gare de Soual : voyageurs = 60.669 - marchandises = 10.157 t.

— gare de St-Félix : voyageurs = 23.743 - marchandises = 4.501 t.

— halte de Blan : voyageurs = 25.900 (tous ces chiffres sont donnés arrivées et départs confondus).

Au début du siècle des trains spéciaux, dits "Trains de Plaisir", étaient organisés en direction de Revel, pour la visite du site de St-Ferréol. Ainsi, aussi en 1903, des billets spéciaux aller et retour étaient délivrés à destination de la gare de Revel-Sorèze, pour la mise à sec du Bassin de St-Ferréol et pour des excursions dans la Montagne Noire.

Au moment de la fusion en 1934 (la Compagnie du Midi et de la Compagnie du P.O.) l'activité sur cette ligne y est encore grande puisque trois omnibus relient chaque jour Castelnaudary à Albi, (dont un prolongé sur Rodez) plus un ou deux de Castelnaudary à Castres, (dont un prolongé sur St-Pons) et ceci dans l'autre sens également.

Puis ce fut le déclin et la fermeture du trafic voyageurs est décrétée le 15 mai 1939. Mais deux ans après, le 5 mai 1941, la situation précaire des services routiers de remplacement nécessite le rétablissement de deux trains mixtes (voyageurs et marchandises) de Castelnaudary à Castres, dans les deux sens. Desserte qui subsistera par cette voie ferrée jusqu'en 1945.

Elle sera utilisée par la suite uniquement par des trains de marchandises, dont certains très importants tractés par des locomotives diésel, modèle "BB. 63000", reliant Castres à Toulouse via Castelnaudary, pour dégager la voie unique de St-Sulpice - Toulouse, une des plus chargées d'Europe, comme nous le relations précédemment.

La fermeture définitive entre Revel et Castres et la réouverture entre Revel et Castelnaudary en trafic restreint, se feront entre 1970 et 1973. Le tronçon Revel- La Crémade est aujourd'hui déclassé.

De nos jours le trafic marchandises représente, au total (réception et expédition) pour la gare de Revel, une moyenne annuelle de 40.000 tonnes ; pour ces trois dernières années : 50.000 t. en 1982, année exceptionnellement bonne en céréales, 35.000 t. en 1983, 32.000 t. en 1984. Ce sont pour l'essentiel des trains complets de céréales qui sont expédiés de notre gare, alors que celle-ci reçoit essentiellement des engrais et des wagons citernes de produits pétroliers pour un total annuel d'environ de 18.000.000 de litres. Pour la gare de Castelnaudary, à l'arrivée et au départ, un total marchandises de 100.000 tonnes (céréales et engrais en général) et un total voyageurs de 312.800, y ont transité en 1984. A la gare de Castres, environ 200.000 voyageurs et 68.900 tonnes de marchandises (minerais : 43.000 t. — bois : 5.000 t. — granit : 4.000 t. — produits chimiques : 3.000 t. — produits pétroliers : 3.000 t. — engrais : 2.500 t. — verre : 2.000 t.) ont transité en 1984. □

## LES CHEMINS DE FER DU SUD-OUEST

### La Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest

L'idée de la création d'une ligne de Chemin de Fer de Toulouse à Revel par Caraman, est aujourd'hui vieille de plus d'un siècle ; en effet les archives communales nous livrent un mémoire daté du 10 février 1883, relatant d'études de projets de tracés d'un Chemin de Fer d'intérêt local.

Ceci nous amène à vous conter, suite à nos recherches, ce que fut la belle histoire de notre "petit train noir", un des nombreux "tortillards" qui reliaient bourgs et bourgades du département à la métropole régionale Toulouse et ceci du début de ce siècle jusqu'à la période d'après guerre, 1945.

Mais avant cela, voyons comment sont nés ces moyens de locomotion qui furent ces liens vitaux entre les populations des villes et des campagnes.

Lorsqu'en 1879, Le Ministère "Freycinet" décida de doubler le réseau des Chemins de Fer français et qu'il inscrivit pour cela 3 milliards (de l'époque...) au budget, le département de la Haute-Garonne, paraissant bien desservi en grandes lignes, ne réclama rien.

C'est à partir des années 1880 que les habitants de divers cantons de notre département exercèrent d'énergiques pressions sur leurs élus, afin d'obtenir rapidement les voies ferrées qui faciliteraient leurs déplacements et l'écoulement de leurs produits. Quelques années plus tard, différents projets, jusqu'alors repoussés, avaient vu le jour au cours des dernières sessions du Conseil Général. Mais les premières estimations de trafic, ne s'avérant pas très encourageantes, ces divers projets ne connurent pas de suites immédiates.

Cependant en 1896, la seule relation ayant une bonne chance de rentabilité était le projet de celle unissant Toulouse à Boulogne sur Gesse, en desservant au passage les importants cantons de Fonsorbes, Rieumes, l'Isle en Dodon en Hte-Garonne et de Samatan et Lombez, dans le Gers.

La concession du Chemin de Fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne sur Gesse, avec embranchement sur Sainte-Foy, fut accordée par conventions du 23 février 1894 pour le département de la Hte-Garonne et du 4 avril 1894 pour le département du Gers. La construction fut entreprise deux ans plus tard et le 1<sup>er</sup> avril 1897 fut constituée la "Compagnie du Chemin de Fer d'Intérêt Local de Toulouse à Boulogne sur Gesse", approuvée par décret du 21 juillet 1898.

Cette longue ligne (97, 560 kms) fut la première construite et exploitée, à partir de 1901 et la dernière fermée au trafic en décembre 1949. Elle constituait l'artère maîtresse de ce réseau de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest. Celui-ci, qui fut l'un des plus importants du genre dans le Midi de la France, se développa au cours des années, pour atteindre son extension maximale en 1936, avec 408 kms de lignes. Ouvert aux nouvelles techniques ferroviaires, il s'équipa d'automotrices à accumulateurs, puis d'auto-rails Diésel et fit figure de pionner dans ce domaine. Ce réseau bien étoffé ne comptait pas moins d'une dizaine de lignes partant de trois gares différentes dans Toulouse. La plus importante était la gare Roguet, siège de la Compagnie, avec de beaux bâtiments administratifs et voyageurs, des halles et hangars, des ateliers.

Au départ de cette gare, située dans le quartier St-Cyprien, nous trouvons les lignes de : — Toulouse à Boulogne sur Gesse - Toulouse à Grenade et Cadours, avec un embranchement à Lévignac sur Save, longue de 47, 541 kms, mise en service en 1903, fermée en 1947. Toulouse au Mas-d'Azil, par Seysses et Muret, avec embranchement de Sabarat à Carbonne, pour une longueur cumulée de 110,941 kms (dont 59,162 en Hte-Garonne et 51,779 en Ariège ), mises en service de ces tronçons de voies ferrées de 1905 à 1911.

A partir de la gare de Bonnefoy, sur la rive droite de la Garonne, nous avons les lignes de : — Toulouse à Villemur par Fronton, longueur totale 45, 056 kms, dernière en date, ouverte à l'exploitation le 15 mai 1913. Dès 1916, cette ligne partira d'une nouvelle station, plus près du centre ville, "Pont Matabiau" - Toulouse à Castres par Verfeil et Puy-laurens, à partir de 1930, avec le petit train électrique de la Compagnie des V.F.D.M., longue de 76,341 kms ; fermée en 1939. Nous reviendrons sur l'histoire de ces Voies Ferrées Départementales du Midi, dans un troisième chapitre.

Au départ de la gare du Pont des Demoiselles et plus précisément de la station Saint-Sauveur ou Passerelle des Soupirs, la ligne de Toulouse à Revel par Caraman, avec embranchement vers Loubens et Maurens-Scopont-Le Faget. A toutes ces lignes s'ajoutaient, dans le reste du département, les liaisons suivantes : — Carbonne, Montesquieu Volvestre, Sabarat - St-Gaudens, Aspet-Marignac, St-Béat, le Val d'Aran.

## **La ligne Toulouse-Revel du Sud-Ouest par Caraman .**

Nous venons de vous donner des précisions sur la création de ce réseau de voies ferrées qui était devenu le plus important du genre, dans tout le Midi de la France, la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest.

Rayonnant autour de Toulouse, il desservait de nombreuses villes et villages de notre département de la Haute-Garonne, ainsi d'ailleurs que les départements voisins du Gers et de l'Ariège. Après ces généralités, voyons à présent quelle fut l'étonnante histoire de notre ligne : Toulouse-Revel par Caraman et de son "Petit train noir".

Nous savons que la création de cette ligne de Chemin de Fer est envisagée dès 1881. Un mémoire daté du 10 février 1883, retrouvé dans nos archives communales, établi par une commission d'enquête, relate des propositions de tracés, soit par la Vallée de la Saune, soit par celle de la Seillonne, est adressée à M. le Préfet et MM. les Conseillers Généraux. Ce sont des querelles de tracés qui retardent les études définitives. En 1897, nous trouvons un projet d'établissement d'un tramway à vapeur sur route appelé à desservir Auriac, Caraman, Lanta et les communes avoisinantes jusqu'à Toulouse.

Comme pour les autres projets de lignes du réseau S.O., il est question, chez nous, de créer une liaison économique. Toutes ces lignes furent créées et gérées par des sociétés privées, constituées avec des capitaux locaux et le soutien de subventions communales et départementales. Ces petits trains circuleront sur des voies étroites ou voies métriques (1 mètre entre les rails), en général sur des bords de routes, "en banquette" et ils en suivaient bien entendu les sinuosités, d'où leurs noms de "tortillards". Exception faite de la première ligne de Toulouse à Boulogne qui a été construite en site propre. Ainsi se réduisaient les frais d'infrastructure, d'expropriations des terrains, il n'y avait pas de passages

à niveaux gardés, donc pas de frais de gardres-barrières. Il fallut attendre le 12 janvier 1901, pour que soit déposé à la mairie de Revel, un avant projet de ligne et le 11 mai 1901, pour que le Conseil Général de la Hte-Garonne classe dans le réseau départemental une ligne de Toulouse à Castres et à Revel, par Lanta et Caraman. Elle sera concédée à la Compagnie de S.O. par convention en date du 2 avril 1903 et déclarée d'utilité publique le 7 avril de la même année, sous l'intitulé de ligne de Toulouse à Revel, avec embranchement de Caraman à Loubens. La longueur de cette ligne de la gare de Toulouse St-Sauveur à celle de Revel est de 52,673 kms et l'embranchement de Caraman à Loubens est de 9,786 kms.

La construction est entreprise durant le troisième trimestre de 1903, elle débute par des travaux de terrassement entre Caraman et le Cabanial. Ils dureront trois années et le vendredi 10 août 1906, les commissaires se réunissent, pour une réception provisoire, à 7 h. du matin, à la gare St-Sauveur et prennent place dans un train spécial qui part à 7 h. 15. Ce train s'arrête aux diverses stations et aux principaux ouvrages d'art et arrive en gare d'Auriac (sur Vendinelle), fin du premier tronçon de cette voie ferrée terminé, après avoir parcouru 34,930 kms. Il repartira d'Auriac à 11 h.20 et arrivera à Toulouse à 12 h. 49. Un arrêté préfectoral du 11 août 1906, autorise la mise en service, pour les voyageurs munis de bagages, du tronçon Toulouse-Auriac, à dater du 14 août 1906. Après l'ouverture de ce tronçon, les travaux continuent et malgré des retards dûs à des inondations, le vendredi 5 octobre 1906, à 6 h. 30 du matin, la commission de réception provisoire de la section Auriac-Revel, se réunit à la station St-Sauveur et prend place dans un train spécial qui part à 7 h. 10 pour Revel, où il arrive à 10 h. 09, après les arrêts obligatoires aux ouvrages et stations situés sur la portion de ligne à recevoir. Le voyage de retour se déroulera à la vitesse de 30km/h. Le 20 octobre 1906, la section terminale Auriac-Revel (17,773 kms) est ouverte au service des voyageurs avec bagages. L'ouverture au trafic marchandises, en service "petite vitesse" a lieu le 1<sup>er</sup> mars 1907. La réception définitive de l'ensemble de la ligne de Toulouse à Revel, intervient le 28 février 1910.

Tout au long de ce parcours, la ligne desservait d'importantes bourgades du Lauragais et les points suivants :

— départ, halte St-Sauveur à la passerelle des Soupirs, sur la rive droite du Canal du Midi - Gare de Toulouse St-Sauveur - Station de Toulouse Pont des Demoiselles - A.F.(arrêt facultatif) de l'Ormeau - Station de Montaudran - Station de Fonsegrives - A.F. de Cizerolles - Station de Montauriol - Halte de Drémil Lafage - Station de St-Pierre -de-Lages - Station de Lanta - Station de Caraman, qui était la gare de bifurcation la plus importante du réseau S.O., avec ses quatre voies - Arrêt de Villarel-La-Salvetat - Station d'Auriac - Station du Cabanial - Station de St-Julia - Station de Montégut - Arrêt des Terrisses - Gare de Revel - S.O.

Au départ de Toulouse, cette ligne suivait les bords du Canal jusqu'au Pont des Demoiselles de là elle empruntait l'avenue St-Exupéry (aujourd'hui) passant sous le pont de la ligne de Sète, pour sortir de la ville par l'Ormeau et le faubourg de Montaudran. Elle avait un profil particulièrement difficile avec des pentes et rampes de plus de 20 % , elle ne comportait qu'un ouvrage d'art notable. Celui-ci se trouvait à l'arrivée à Revel, la voie empruntait une rampe en courbe, enjambait les voies de la Gare du Midi et deux chemins vicinaux, au même endroit, par un pont à tablier métallique de 18 mètres 50, de long (le "Viaduc de la Vacherie", appelait-on localement ce pont). Ensuite, elle descendait vers la gare du Sud-Ouest, installée et construite en face de la gare du Midi, de l'autre côté de l'avenue des Deux Gares (aujourd'hui des Frères Arnaud), quelques centaines de mètres plus loin. Sur ces emplacements, de nos jours, sont les bâtiments des Services de l'Équipement, où subsistent encore les deux dépôts des machines de traction du S.O. et des V.F.D.M., ces gares ayant été communes dès 1930.

De Caraman se détachait un court embranchement d'une dizaine de kms en direction de Loubens mis en service en 1907, il desservait les stations de Mascarville et Vendine. En 1930, peu avant la mise en service de la ligne des V.F.D.M. de Toulouse à Castres, cet embranchement a été prolongé de 2 kms environ, jusqu'à la gare de Maurens-Scopont-le-Faget.



- Sur la ligne du Sud-Ouest à REVEL, train renversé par le vent d'Autan, le 4 mai 1916. (Collection A. CORSET)

## La ligne Toulouse-Revel du Sud-Ouest par Caraman, l'exploitation

Ce fut une bonne ligne d'intérêt local et dès 1908 elle prit la seconde place du réseau départemental, avec une recette kilométrique, en 1912 par exemple de : 3.756 F., contre 4.914 F. pour la première ligne de Toulouse à Boulogne.

Au trafic voyageurs et marchandises (céréales, engrais, bétails, matériaux de constructions...) se greffait à certaines époques de l'année un trafic touristique important pour le Lac de St-Ferréol et la Montagne Noire.

Si les habitués de la ligne étaient très nombreux à utiliser ce moyen de transport, comme par exemple chaque fin de semaine, les pensionnaires du collège de Revel; il y avait aussi foule, on s'entassait dans les wagons, les jours de foires et de marchés à Revel et à Caraman. Cette dernière petite cité, au cœur de notre Lauragais, était à cette époque-là, un pôle d'attraction d'un grand intérêt économique local, avec ses "gros marchés", où étaient traitées toutes les transactions des produits agricoles et de la ferme. Voyageait aussi par le train, la pierre extraite des carrières du Cabanial. Ce calcaire blanc qui était utilisé pour le revêtement des chemins ruraux et qui leur donnait ce caractère d'une blancheur incomparable au travers de nos campagnes verdoyantes; mais ils avaient une autre particularité, ils étaient très poussiéreux.

Notre petit train noir, qui devait son nom à l'épaisse fumée qu'il dégageait, utilisait des locomotives à vapeur modèles : CORPET-LOUVET type 030. Il roulait à une vitesse de 25 km/h environ, soit une vitesse commerciale de 17 km/h; bien que dans les montées l'on pouvait, paraît-il, descendre et remonter dans le train en marche ? Jusqu'en 1914, la ligne était desservie par trois allers et retours quotidiens, auxquels s'ajoutaient des services partiels pour les foires et les marchés. Après les hostilités de 14-18, le service fut rétabli à deux trains par jour. Les années passant, la concurrence se faisait sentir avec l'arrivée de l'automobile et des transports routiers, le trafic accusa une nette régression à partir de 1930. Et ce n'est que grâce à une modernisation, par la mise en service d'autorails, modèles DE-DION, que le trafic voyageurs connut un regain d'activités, la vitesse était passée à 53,50 km/h. A partir de 1935, tous les trains voyageurs sur la ligne de Toulouse à Revel sont assurés par des autorails. Le temps de parcours diminue dans des proportions considérables, le voyage en autorail ne dure que 1 h.26 de bout en bout, au lieu de 2 h.49 par train vapeur. La clientèle revient au Chemin de Fer sur cette ligne. Avant la mise en service des autorails, il n'y avait plus de voyageurs le dimanche et les jours fériés; avec de nouveaux véhicules, on voit des trains de 150 à 200 voyageurs en juin, de 250 à 300 en juillet et août. Un service express est même institué les dimanches et jours de fêtes entre Toulouse et Revel, en 1938 la Compagnie envisage l'affectation d'un sixième autorail sur cette ligne.

Au mois de juillet 1940, les trains vapeur sont remis en service, les "michelines" comme nous les appelions, manquent de carburant et le trajet de Toulouse à Revel demande à nouveau près de 3 heures.

Mais inexorablement, les années passant, la guerre terminée, le trafic routier, plus économique, plus souple, prit le pas sur le trafic ferroviaire, nos petits trains furent voués à une disparition rapide et irrésistible.

Et c'est le 28 février 1947 qu'ils s'arrêtèrent à jamais de musarder à travers côteaux et collines de notre Lauragais. Dans la suite et fin de ce récit, nous vous conterons comment ce moyen de locomotion s'intégra et joua un grand rôle dans la vie de tous les jours, non seulement économique, mais aussi touristique et même folklorique, de nos aînés, durant un demi-siècle.

## L'étonnante histoire de notre "petit train noir".

Nous venons de voir comment les lignes de voies ferrées des petits trains de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest étaient nées dans notre département et plus précisément dans notre Lauragais.

Après une période de grands services et même de fastes jusqu'aux années "30", ce fut le déclin et une lente agonie, puis un regain d'activités durant la deuxième guerre (39-45), mais ce n'était qu'un sursis. Leur disparition inexorable arriva dès la fin des hostilités et tout comme les fiacres, en d'autres temps, leur mort semblait consommée et leurs panaches de fumée s'estompèrent un à un.

Nombreux sont encore ceux qui ont vécu ou connu l'histoire de ce petit monde pittoresque et plein de bonhomie de nos petits trains, nos "tortillards", et qui en gardent un souvenir à la fois reconnaissant et attendri.

"Quand on prenait le temps de vivre"..., ce sont les propos de notre ami Charles Mouly, tenus dans la presse locale, il y a quelques années déjà, au sujet de nos petits trains et nous avons relevé ce passage :

"Cinq heures de voyage : Cinq heures de joie...". "Qui n'a vécu également un trajet à bord du petit train reliant Toulouse à Revel, ignorera toujours la saveur de l'air, des tableaux les plus typiques, de la vie populaire toulousaine. C'était chaque fin de semaine, le train de l'évasion, hérissé des "canabéros des pescofis", et tellement surchargés de passagers que l'on se demandait si le vieux matériel sorti des archives n'allait pas succomber au premier kilomètre. Mais en dépit de son âge, plus que canonique, la petite locomotive à vapeur, peinant vaillamment sur les rampes des côteaux du Lauragais, semblait trouver un second souffle dans son désir de ne pas décevoir sa cargaison avide de grand air et de ravitaillement."

"Le voyage durait cinq heures. Toute une expédition!... Mais c'était une attraction en soi, qui valait à elle seule le déplacement. Car ces cinq heures de route dans des wagons bourrés, avec des jeunes juchés jusque sur le toit, étaient le plus souvent cinq heures de chanson et de joyeuses histoires. Et personne ne rechignait quand la "mémé" loco, se trouvant à court de vapeur à Montégut-Lauragais, il fallait faire la chaîne pour tirer, avec des seaux s'il vous plaît, quelques centaines de litres d'eau d'un puits rustique..."

Marguerite DUFAUR, qui écrivit et vanta beaucoup notre Lauragais, nous dit ceci, dans "Simples choses de chez nous" en 1927. "Il a l'aspect d'un jouet d'enfant, d'un de ces trains minuscules que les oncles et les tantes offrent, en janvier, aux marmots de la famille. Le nôtre, car chaque coin du département a le sien, part le matin de Toulouse en soufflant, haletant, crachant. Il flâne au bord de la route, muse à travers champs comme un écolier en maraude, s'arrête à de petites gares aux noms agrestes et vibrants : L'Ormeau - Fonsegrives - Montauriol..., traverse un bois, enjambe un ruisseau, tousse, fume; croise sur le chemin de lourds camions, de pimpantes automobiles, stationne longtemps à Carman. Il prend une courbe, s'emballe à la descente d'une côte, salue au passage un clocher, un château, une ferme; se repose un instant pour monter une rampe et arrive à Revel à grand bruit de ferraille, aussi fier qu'un rapide faisant du quatre vingt et ayant mis un peu plus de trois heures pour couvrir un peu moins de soixante kilomètres..."

"En vérité, notre train possède la sympathie de sa clientèle et s'il arrive parfois après l'heure, nul ne saurait lui en vouloir. Il a respiré trop longuement l'atmosphère matinale, bague-naudé sous les acacias en fleurs, enveloppé de sa fumée un paisible village, ou bien, après la pluie fine et glacée de décembre, s'est amusé à patiner sur les rails. Oh!... Ces séances de patinage, elles ont leur célébrité sur la ligne!... En partant de Revel, avant d'arriver à Montégut, il doit franchir une pente raide. Comment ne pas se laisser tenter?... Touf, touf, touf!... fou, fou, fou!... La machine se lance, glisse, recule, de plusieurs tours de roues, recommence une, deux, trois fois : touf, touf, touf!... fou, fou, fou!..."

Le mécanicien sort de sa guérite, jette sur les rails, vernis par le verglas, des pelletées d'escarbilles; les voyageurs sont aux portières, balancés par les cahots, quelques-uns descendent, non sans maugréer, et donnent un coup de main à l'employé. Grâce au concours de ces bonnes volontés, on franchit la rampe, et victorieux, après s'être livré à son sport favori, le train entre en gare de Montégut en poussant un mugissement rauque...".

Hubert COUGET de l'Art Populaire Occitan, tire de ses archives un petit recueil de quatrains, en patois, dédiés à notre Chemin de Fer et nous vous livrons le premier de ceux-ci. (Edité en 1906 par : "Journalet-Lè Gril" J. Marquestre, rue St-Rome à Toulouse). Le titre en page de couverture :

"Quatrèn dè Stanços-Per n'estréfa lé colé, les palhados del cami dé fèr - Toulouzo-Rubèl."

"Quatrain de stances (traduction en orthographe simplifiée du journal Le Réformiste" et du rapport soumis au Conseil Supérieur de l'Institution Publique). Pour servir aux fêtes d'ouverture, d'achèvement du Chemin de Fer - Toulouse à Revel." de G. Visner.

"Mandanis - Car Companh Ournac, tal èts adéja, en tèsto del Cunsel departemental, èts, labes, lé prumiè des cousèlhès anan d'aïciou bè' l'us boun airé, l'ou frescurel dé nostré tèrradou brèssaïrol, tros boussèlad è coustiè; - en séguido : M. A. Fages, D. Fauré, Taussac... Bous agradé, un bricou, èstré encaro mes è cab dé "Quatrèn dé Stanços"; fait esprès per merçès as à'n qui sé dïou lé carrolo nobo "Toulouzo-Rubèl".

"Envoi - Cher compatriote Ournac. Tel vous êtes déjà, à la tête du Conseil Général du département, vous êtes aussi le premier des Conseillers, allant d'ici vers l'air pur, la fraîcheur de notre pays natal, à la suite : M. A. Fages, D. Fauré, Taussac... Qu'il vous agréé un peu être mis encore en avant du "Quatrain de Stances"; fait à ce dessein pour remercier ceux à qui est dûe la voie neuve "Toulouse-Revel".

Laissons de côté cette poésie, tout à fait réaliste d'ailleurs, et relevons dans la presse locale de l'époque, dont la date nous échappe, ce fait divers peu ordinaire et qui tient encore lieu du bon côté de la vie à ce moment-là.

Revel, lundi 15 avril, à cinq heures du matin, le chauffeur de la machine du Sud-Ouest qui devait, à six heures trois quarts, faire le trajet de Toulouse-Revel, s'étant rendu au dépôt, a constaté sa disparition. Il était bien sûr, cependant, de l'avoir laissée là, la veille. L'alarme donnée, on a cherché aux alentours des gares de voyageurs et de marchandises, aux dépôts de fourrages situés à proximité, dans le remblai, sous le viaduc de la Vacherie, sur les bords du Sor?... La machine est restée introuvable. Le chef de la station du Sud-Ouest a alors prévenu par téléphone ses collègues de la ligne Revel-Toulouse. Aucun n'a pu fournir un éclaircissement. La machine s'était vaporisée!... Des agents sont partis en vélo tout le long de la voie, ainsi que le mécanicien, qui s'est pour ainsi dire buté lui-même sur la machine, sur la route de Toulouse, près du pont de Laudot, à quatre kilomètres de Revel, au lieu-dit "En Carrette", au pied d'une petite rampe qu'elle n'avait pu monter, faute de pression suffisante. Des premières investigations, il résulte que le régulateur de la machine était grand ouvert, ainsi que la porte du foyer; qu'environ cent kilos de charbon avaient été jetés dans le foyer, mais la plus grosse partie de ce charbon était tombée devant le foyer, avait peu à peu éteint le feu, au lieu de l'alimenter : de ce fait, arrêt de la machine par manque de pression, Ce qui autorise à penser que cet acte a été effectué par des malandrins et non par des jeunes gens ayant trop fêté la dive bouteille, c'est que le fourgon qui se trouve à côté de la machine a eu leur visite et qu'ils y ont tout bouleversé... La machine en ballade n'a pas été sabotée. Aucun accident de personne ou autre n'est signalé sur le parcours qu'il a effectué. La gendarmerie et le commissaire de police enquêtent..."

A ce fait divers peu banal, un vol de locomotive!... et qui a eu une conclusion heureuse malgré très certainement quelques heures de retard au départ de ce train, vient s'ajouter celui-là, que nous avons relevé dans la Dépêche du 5 mai 1916. Même si celui-ci, tout aussi peu banal, est amusant en soi, il y a eu une fin tragique, puisqu'il a fait une victime. La presse locale titrait ce jour-là :

"UN TRAIN DE VOYAGEURS ENLEVE PAR LE VENT".

''Revel, 4 mai. Depuis quarante huit heures, un vent d'autan d'une violence inouïe souffle sur Revel et la Région. Ce matin, le train n° 52 de la Compagnie du Sud-ouest est parti à 6 h.15, se dirigeant sur Toulouse. Mais à peine commençait-il à gravir la pente rapide, avec courbe accentuée qui aboutit 200 mètres plus loin, au viaduc où se croisent les lignes du Sud-Ouest et du Midi, de Castelnaudary à Rodez, que le mécanicien sentit une forte secousse. Il bloque instantanément... Il se retourne et voit les quatre wagons de queue de son train, qu'un terrible coup d'autan soulève, quitter les rails, rouler sur le flanc du remblai, haut à cet endroit de quatre à huit mètres. Les deux wagons de tête sont littéralement tordus aussi et tombent dans le vide où les maintient, comme suspendus, le poids de la machine restée sur place, légèrement inclinée, une roue de derrière en l'air, vers le centre de la courbe. Grâce à sa présence d'esprit, le mécanicien, a donc pu conjurer, en partie, un épouvantable malheur, sauver sa vie et celle de 35 voyageurs que la machine eût entraînés dans une culbute insensée au fond du précipice. De toutes parts, on se précipite... Dix minutes ne se sont pas écoulées que MM. Séna, le Maire et Raffel, adjoint, les docteurs... (nous passons sur les noms de nombreuses personnalités de la ville, gendarmes, gardes...), deux cents personnes sont sur les lieux de la catastrophe. Précédant la foule, le mécanicien, le chauffeur, le chef de train, tous trois plus ou moins contusionnés, et un de nos concitoyens, se précipitent vers les wagons de voyageurs, enfoncent les portières, brisent les vitres, opèrent le sauvetage qui s'effectue en un clin d'œil. Les rescapés se précipitent vers la ville, fuyant affolés, comme s'ils craignaient d'être encore une fois happés par la catastrophe à laquelle ils viennent d'échapper. Tous sont contusionnés. Quinze sont blessés... Aucune blessure pouvant avoir des conséquences mortelles n'est signalée. Mais sous un des wagons de voyageurs, gît une victime. C'est une femme... La mort a fait son œuvre quand on la découvre... Il faut attendre les agents techniques de la Compagnie pour qu'ils donnent des ordres et prennent les mesures nécessaires pour réparer le désastre...''

Le lendemain, toujours relevé dans la presse, la suite du compte-rendu de ce tragique accident : ''Train renversé par le vent''. Sur les ordres du directeur de la Compagnie, arrivé par train spécial à Revel, la machine du train n° 52 a pu être détachée dans la soirée et ramenée à la gare. La voie est dégagée. Elle n'a subi aucune détérioration. Les trains peuvent reprendre leur service normal. Ce n'est pas sans frissons que la foule assiste au départ de celui de 16 h .15, car l'ouragan est toujours déchaîné. Mais cette fois, les précautions sont prises. Le wagon de queue, chargé de moëllons, résiste aux violentes rafales de l'Autan. Le train monte la rampe, dessine sa courbe dangereusement, franchit le viaduc. A la tempête d'hier a succédé un calme absolu et la pluie persistante. Bravant le mauvais temps et la boue, les curieux affluent à la Vacherie, pensant assister au repêchage des six wagons, chenille monstrueuse plaquée du fond au haut du remblai. Les rumeurs vont un train d'enfer, grossissant le nombre des blessés et la gravité des blessures. Nul ne veut croire que la mort hideuse se soit contentée d'une victime, et c'est miracle, en effet, qu'elles ne soient pas plus nombreuses. Pour couper court à ces bruits pessimistes, voici la liste des blessés...'' que nous ne donnerons pas et le correspondant particulier, qui écrit le récit de cet accident, nous donne la gravité de ces blessures : contusions, foulures, douleurs, éraflures...

Il serait beaucoup trop long de citer, ici, toutes les histoires et les anecdotes liées au petit train noir, qui venaient émailler la vie de nos aînés, avec ses moments de joies, mais aussi de peines, dans notre Lauragais.

# LES VOIES FERREES DEPARTEMENTALES du Midi

## La création du réseau des Voies Ferrées Départementales du Midi

"Arrivé trop tard et parti trop tôt".

"De Toulouse à Castres et à Revel, deux voies ferrées secondaires à voie métrique électrifiées ont fonctionné durant moins de dix ans!... Deux lignes ayant vu le jour trop tard et qui n'ont pas bénéficié du soutien local nécessaire à leur survie. Elles furent pourtant un modèle du genre en matière de Chemins de Fer secondaire..."

Ainsi titrait son récit, Henri Domengie, dans la Vie du Rail (n° 1897 du 9-06-83) concernant la trop courte histoire de nos petits trains électriques, circulant en pays Révélois. Ces trois phrases résumant à elles seules l'historique de ce réseau de voies ferrées, que nous allons vous conter en ouvrant ce troisième chapitre de nos "Cent vingt ans de Chemins de Fer révélois".

Rappelons qu'en 1877, le plan "Freycinet", du nom du Ministre des Travaux Publics, prévoyait la création en dix ans, de 16.000 kms de voies ferrées nouvelles. C'est à partir de ces années-là que se développèrent les lignes de Chemin de Fer secondaires. La voie métrique utilisée par ce type de transport ferroviaire, autorisant des courbes de faible rayon sur lesquelles roule un matériel adapté, moins lourd et permettant à la fois d'employer des rails moins pesants et une infrastructure plus légère.

Tout comme le réseau de la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, objet de notre précédent chapitre, l'idée de création d'un Chemin de Fer d'intérêt local, desservant les communes situées entre Revel et Castres, en longeant la Montagne Noire, remonte à près d'une centaine d'années. Nous retrouvons dans les archives communales, des correspondances échangées avec la Préfecture du Tarn; comme par exemple celle datée du 11 mars 1898, adressée au Maire de Revel par le Préfet, engageant, par décision du Conseil Général du Tarn, du 5 janvier 1898, notre commune à participer financièrement à des études de lignes nouvelles de Chemin de Fer à voies étroites. Ou bien comme celle, datée du 27 octobre 1898, adressée à la commune de Revel, par la Sous-Préfecture de Villefranche-Lauragais, pour l'acceptation de la concession d'une ligne de Chemin de Fer d'intérêt local de Revel à Soual, par Sorèze et Dourgne. Ou encore la note du Préfet du Tarn en date du 23 novembre 1899, concernant les frais d'études d'une ligne de Chemin de Fer à voie étroite de Revel à Dourgne, prolongée sur Castres.

Donc très vieille idée, qui ne se concrétisera que trente années plus tard, comme nous le mentionnons en tête de notre récit et comme nous allons le décrire en résumant le livre de Pierre Gaches, "Le petit train de Castres à Toulouse et à Revel - Son étonnante histoire". C'est en quelques lignes que nous allons résumer cette longue et difficile période de gestation, partant de la fin du siècle dernier, jusqu'en 1930, année de l'ouverture de la ligne. Période qui a connu, sur ce sujet, de très nombreuses rivalités entre villes et villages, administrations, assemblées locales et personnes, et enfin la guerre 14-18, vient s'opposer à la réalisation de ces projets de Chemins de Fer.

Au début de ce siècle, les relations de Toulouse vers les villes actives de Castres-Mazamet s'établissaient par les lignes de Castelnaudary ou de St-Sulpice La Pointe, avec changement de trains dans l'une ou l'autre de ces gares. Le tracé emprunté par la voie de St-Sulpice, avait laissé à l'écart Verfeil et son canton. D'où naquit, là aussi, l'idée de les relier à Toulouse par une voie ferrée d'intérêt local.

Nous avons déjà vu, dans notre précédent chapitre, que la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, avait envisagé l'extension de son réseau vers le département du Tarn en direction de Castres, avec un raccordement à Loubens, à l'embranchement de Caraman.

C'est en 1908, que les Conseillers Généraux de la Hte-Garonne acceptent ces propositions. Celles-ci étant très rapidement et partiellement remaniées dans le but de remplacer les deux sections Toulouse-Verfeil et Loubens-Castres, par une ligne unique reliant Toulouse à Castres par la Vallée du Girou et par Verfeil. Elle sera concédée à la Compagnie du S.O., mais en 1911, celle-ci renonce à ce complément de réseau. Les projets sont alors repris par MM. Giros et Loucheur, spécialistes de la traction électrique, qui avaient déjà réalisé le réseau départemental de la Haute-Vienne. Il est convenu que le réseau interdépartemental "H.G.T." (Haute-Garonne-Tarn) comprendra les lignes de Toulouse à Castres avec prolongement sur Mazamet et Castres à Revel et une "gare d'eau" avec le Canal du Midi, à Toulouse. La traction sera électrique; elle fera appel à des automotrices pour les voyageurs et à des tracteurs pour les marchandises. La voie métrique (un mètre d'écartement entre les rails) sera établie en accotement des routes et des chemins. Mais à ce moment, les premières difficultés apparaissent, la Compagnie du Midi s'oppose vivement à ce projet en raison de la concurrence qu'il engendrera et demande la suppression pure et simple de tronçon de Castres à Mazamet et de la "gare d'eau" à Toulouse. Cette ville n'accepte pas le passage de la voie par les rues de Périole et Marengo et invite le futur concessionnaire à utiliser les voies ferrées existantes pour pénétrer dans la ville. MM. Giros et Loucheur retirent alors de leurs projets le tronçon terminal de Mazamet et le raccordement au Canal du Midi. Dès lors, la Compagnie du Midi, qui eut ainsi satisfaction, accordera aux concessionnaires son aide technique et sa garantie financière. Mais elle exigera un pourcentage sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur le trajet de Toulouse à Castres, dans un sens comme dans l'autre. Pour satisfaire aux exigences de la ville de Toulouse, la ligne de Castres pénétrera en ville en empruntant la ligne S.O. de Villemur, à partir de Croix-Daurade.

Il est ainsi possible de signer les conventions durant le premier semestre de 1914 et ensuite de commencer les travaux. Hélas, ceux-ci seront très rapidement arrêtés par la déclaration de guerre. Après le conflit, on reprendra négociations et modifications des projets. De nouvelles conventions sont signées en 1923, pour tenir compte de l'évolution financière des projets. C'est à la même époque que la société des V.F.D.M. (Voies Ferrées Départementales du Midi) se substitue à MM. Giros et Loucheur (ce dernier étant le ministre de l'armement bien connu).

## **La naissance du réseau des Voies Ferrées Départementales du Midi.**

"Voilà un vieux projet, un très vieux projet, mis à exécution. Ce fut tout un poème que cela!..."

Ce sont les paroles de M. J.Laval, Ingénieur-Inspecteur, lors de l'inauguration de ce réseau de voies ferrées. Un bref retour en arrière pour dire comment s'effectua réellement la naissance et dans quelles conditions commencèrent les travaux de ces nouvelles lignes de Toulouse à Castres et de Castres à Revel.

Dès les premières sessions du Conseil Général du Tarn en 1919, M. Raucoules, Maire et Conseiller Général de Dourgne, toujours protagoniste, ardent défenseur de nos lignes et toujours rapporteur, obtient enfin de l'assemblée départementale un soutien total. A la session du 5 mai 1920, ce même rapporteur faisait connaître les dépenses totales des deux lignes. En 1914, on chiffrait le coût à 12. 571. 000 F., en 1920 celui-ci approcherait les 45.000.00 de F. qui pourraient être ainsi répartis : Département du Tarn : 19.370.000 - Département de la Haute-Garonne : 10.430.000 et Sté concessionnaire : 10.400.000 F. Les études n'en continuaient pas moins et cela avec d'autant plus de vigueur que le ministre des Travaux Publics se déclarait parfaitement d'accord avec les projets soumis et était décidé à solliciter les accords des Ministères des Finances et de l'Intérieur. Tous les intéressés et responsables encouragés par ces nouvelles, voulaient ignorer les objections.

Le préfet du Tarn pour bien prouver tout l'intérêt qu'il portait à ces lignes, annonçait le 12 septembre 1922, qu'il pouvait acheter en Ardèche des rails de récupération de 20 kilos, propres à l'équipement des gares. Le Conseil Général lui donna autorisation de traiter l'achat de ces rails. La longueur nécessaire prévue étant de 9 kms 238. Mais ce bel enthousiasme n'évita pas la question du paiement de l'ensemble. M. Raucoules proposa le 25 avril 1923, de faire un emprunt de 20 millions au Crédit Foncier remboursable en 50 ans, dès 1924. Cette proposition fut acceptée et le Préfet chargé de négocier cet emprunt.

Cela fait, la pose des rails et les travaux d'art essentiels commencèrent en 1924. C'est le 8 septembre 1926 qu'un décret avait approuvé la substitution au concessionnaire Giros et Compagnie, qui resta cependant entrepreneur général pour la construction, de la Société Anonyme des V.F.D.M., filiale de la Compagnie du Midi. Cette substitution remontant à un acte du 16 novembre 1923, comme nous l'avons déjà noté. Dans nos archives communales, nous trouvons une correspondance, adressée au Maire de Revel, en décembre 1928, par l'ingénieur des V.F.D.M. et le directeur de la Sté A. Giros et Compagnie de Paris, constructeurs de la ligne, concernant l'exécution des travaux et ouvrages.

De nombreux documents, plans, bordereaux, avis arrêtés, datés de cette même année 1928, pour la concession des terrains et ouvrages nécessaires à la réalisation de la ligne électrifiée de Castres à Revel, nous prouvent que l'affaire était enfin bien avancée. Les travaux commencés en 1924 seront achevés fin 1926. Mais les premiers trains ne circuleront que le 15 novembre 1930, par suite de la livraison tardive du matériel roulant. La construction de ces deux lignes ne rencontrait pas de grosses difficultés. Les problèmes posés par configuration des terrains par lesquels elles devaient passer, n'étaient pas très difficiles à résoudre.

La ligne de Castres à Toulouse, longue de 76, 511 kms, desservait les localités suivantes, et ici les gares se nomment stations. Elle a pour point de départ, la place ou cour des voyageurs, se trouvant devant la gare du Midi à Castres, communs avec le départ des C.F.D.T. (Chemin de Fer Département du Tarn) en direction de Lacaune. Dans l'ordre, elle desservait les stations principales de Saïx au km 5.058 (distances données du point 0. km. au départ) BEAUPRE, cette station recevait également la ligne de Revel et c'est là que les deux lignes V.F.D.M. se rejoignaient, pour arriver en voie unique à Castres, distante de 8. 803 kms - Soual, au km. 11,740 - St- Germain des Près - Puylaurens au km. 21,635 - Apelle - Lacroisille - Cuq Toulza - Cambon les Lavour au km. 54,391 - Bonrepos, St Marcel - Lavalette - Montrabe - Croix-Daurade au km. 72,476, là se trouvait la bifurcation S.O. de Villemur et l'entrée dans Toulouse par Bonnefoy et le terminus à Toulouse-Pont Bayard au km. 76,511. Celui-ci se trouvant devant la gare de marchandises de Matabiau en bordure du Canal du Midi. (gare routière aujourd'hui).

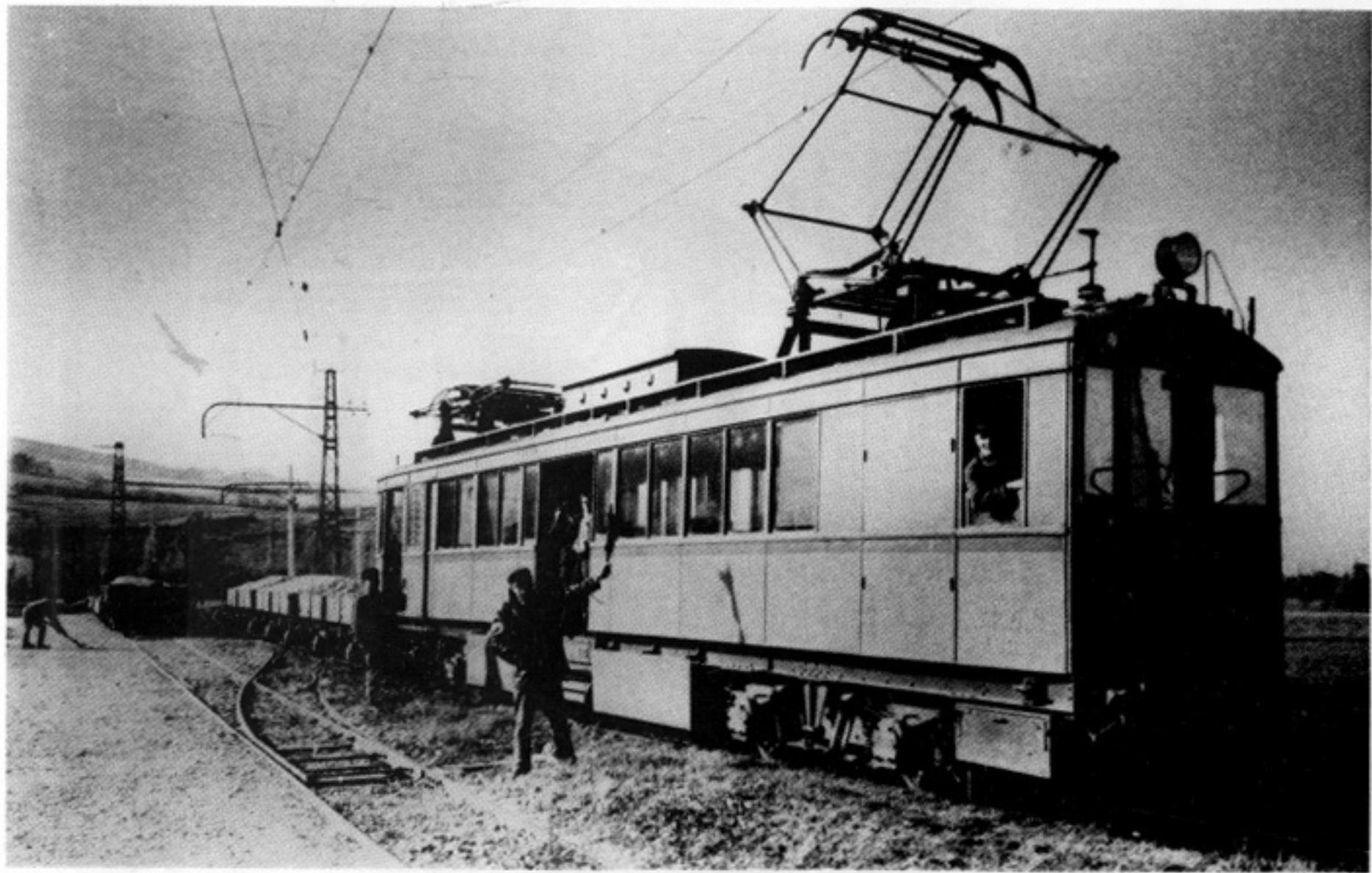
Nous insisterons davantage sur le tracé et les localités desservies par la ligne de Castres à Revel, longue de 33, 821 kms. Comme celle de Toulouse, cette ligne suivait les ondulations du terrain, ce qui l'obligeait à de légères courbes. La dénivellation était à peu près négligeable jusqu'à Massaguel, elle franchissait des rampes de 20 millimètres par mètre, suivait une légère descente pour arriver à la halte de la Rivière d'où la voie remontait par des rampes de 24mm/m. en moyenne. Par Dourgne, jusqu'au point culminant (294 mètres) situé entre St Amancet et Sorèze, section qui avait nécessité depuis Massaguel des remblais, tranchées, courbes successives, ponts voûtés.. en quantité nettement plus élevée que sur le reste du réseau. Elle ne comportait pas d'ouvrages d'art importants, si ce n'est quelques ponceaux, métalliques ou en maçonnerie, enjambant rivières et ruisseaux descendants de la Montagne Noire.

Le point de départ à Castres et bien sûr identique à l'autre ligne, devant la gare du Midi. (S.N.C.F. de nos jours). Elle quittait en voie commune, la sous-préfecture Tarnaise par le boulevard de l'Arsenal, franchissait la ligne du Midi de Mazamet, en passage inférieur, traversait la N-622, qu'elle longeait ensuite jusqu'à Saïx, après avoir traversé l'Agoût sur le pont routier. Après une nouvelle traversée de cette route, elle se dirigeait en site propre vers la halte de Longuegineste et la station de Beaupré, lieu de la bifurcation. Après avoir

franchi le Bernazobre, sur un pont de 12 mètres, elle se dirigeait vers Viviers les Montagnes au km 11,337. Puis après la halte de la Goutarié, arrivait à Verdalle au km 15,836. De là, elle rejoignait Massaguel au km 17,920, puis le petit hameau de la Rivière et la station de Dourgne au km 20,46. Après la halte de la Magdeleine, elle desservait la station de St-Amancet au km 24,351, la halte de Cahuzac, venait ensuite l'arrêt facultatif, comme à toutes les haltes, de la Durétie, avant d'atteindre l'importante station de Sorèze au km 27,415. Un peu plus loin celle de Durfort au km 28,357, la halte du Pont-Crouzet, puis enjambant le Sor, tout près de ce hameau, sur un pont métallique de 8 mètres, elle arrivait à Revel, par le chemin de Carpinel, trouvait une dernière halte, route de Castres, avant d'entrer en Gare au km 33,821. Ce qui faisait vingt deux stations ou haltes au total. La gare était commune avec celle du Sud-Ouest, elle comportait trois voies V.F.D.M., parallèles aux trois voies du réseau S.O., ayant également une relation avec celles du réseau Midi. Un seul bâtiment spécifique aux V.F.D.M., le dépôt de la machine de traction, qui existe encore de nos jours, à côté de celui de la locomotive à vapeur du S.O. Les autres bâtiments, voyageurs et halle marchandises étaient communs. L'ensemble des gares, stations et haltes tout comme celles des précédents réseaux de voies ferrées (Midi et Sud-Ouest) étaient construites, en fonction de leur importance sur des plans types. Ce qui nous permet aujourd'hui, de les retrouver facilement, pour celles qui n'ont pas été entièrement démolies.

## **L'exploitation du réseau des Voies Ferrées Départementales du Midi**

Ces lignes étaient électrifiées, comme nous l'avons déjà vu, ce qui autorisait les gens du pays à dire "l'électrique" en désignant les trains qui circulaient sur ces voies. Les câbles d'alimentation ou caténaires étaient supportés par des pylônes en béton pour l'ensemble, mais aussi, des pylônes en treillis métalliques étaient utilisés pour les encrages. Ces câbles étaient alimentés par un poste principal à Beaupuy, près de Toulouse, qui recevait du courant triphasé de 60.000 volts par la ligne de Portet-St-Simon à Albi, de la Sté d'Electricité du Tarn. De là, le courant sortait en 30.000 volts et était dirigé sur deux postes secondaires de transformation, à Soual et Bourg-St-Bernard, qui fournissaient du courant continu de 1.575 volts. Le matériel de traction était composé pour l'ensemble du réseau de sept automotrices, à boggies, d'un poids de 32 tonnes, équipées par Alstom et construites par les chantiers Horme-Buire à Lyon. M. Herpin, chef du dépôt à Castres, chargé des services électrique et traction, que cite Pierre Gaches, nous dit de ces automotrices : "La force de chacun des quatre moteurs était de 65 chevaux mais susceptibles d'être momentanément poussée à 90 chevaux vapeur. Leur puissance maximum permettait d'atteindre la vitesse de 65 km/h. Un essai avec soixante tonnes sur une pente légère, a permis d'atteindre facilement 60 km./h." Ces automotrices comportaient 33 places assises, dont 7 en 1<sup>ère</sup> classe et 26 en 2<sup>e</sup> classe, avec fourgon et cabinet de toilettes. Un système électrique de chauffage y était incorporé; elles offraient donc un maximum de confort, à cette époque là. Le parc du matériel était ensuite composé de 12 wagons remorques à boggies de 48 places, dont 5 compartiments de 1<sup>ère</sup> classe. Le matériel petite vitesse comprenait 91 wagons dont 27 couverts, 32 wagons tombereaux, 31 wagons plates-formes, pouvant porter chacun une charge de 10 tonnes. L'ensemble de cet important matériel roulant, ainsi que l'entretien des lignes était sous la responsabilité du dépôt de Castres. pour conclure notre récit nous parlerons de l'exploitation de ces lignes, mais auparavant écoutons encore Pierre Gaches, nous dire : "Tout était donc en place : voies, énergie, matériels roulants, gares, personnels qualifiés, conducteurs, ingénieurs, tous et tout attendaient les trois coups. Les essais de vitesse et de résistance étaient faits. A Pont-Crouzet, par exemple, le pont métallique sur le Sor, avait été éprouvé, deux locomotives à vapeur, prêtées par la C.F.D.T., étaient passées en même temps sur ce pont et chacun des instru-



- Sur la ligne de REVEL, des V.F.D.M. — (Collection P. GACHES)

"La Montagne Noire" - DOURGNE (Tarn) La Gare du Train Electrique (V, F. D. M.)



ments de contrôle n'avaient enregistré de défaillance. Cette opération avait été répétée sur tous les points nécessaires et toujours avec le même succès. Il ne restait plus qu'à lever le rideau...". En septembre 1930, la Compagnie des V.F.D.M. décida de procéder à une sorte de pré-inauguration, en priant les personnalités tarnaises à une promenade sur ses lignes. L'assemblée était de choix : les Parlementaires, les Conseillers Généraux, les Maires, les Personnalités Consulaires; enfin, tous ceux qui, de près ou de moins près, s'étaient intéressés à la ligne, étaient au rendez-vous. Trop nombreux pour une automotrice. Or, la Société Alstom avait délégué un seul ingénieur-conducteur, et la compagnie ne jugeait pas prudent de confier tant de précieuses destinées à un autre conducteur encore mal confirmé. Pour ne laisser personne sur le quai, on fit appel à la C.F.D.T., qui prêta aimablement la locomotive n° 11 et un wagon. La vapeur, comme invitée, ouvrit la marche. L'automotrice suivait à deux cent mètres. Le premier but était Massaguel où l'on devait prendre un Conseiller Général particulièrement attaché à la ligne..." Avant d'arriver dans ce charmant village, une des personnalités qui avait trouvé place dans l'automotrice émit devant l'ingénieur-conducteur des doutes sur la puissance du frein à air comprimé. (Westinghouse) Ce dernier avec un petit sourire en coin lui répondit. - "N'ayez aucune crainte, cher Monsieur!... Je vais vous démontrer l'efficacité de ce frein. Nous allons nous lancer à 60 km./h. et arrivées à quelques mètres du convoi à vapeur qui nous précède, nous arrêterons brutalement!..." Les passagers avertis assurèrent leur équilibre et la démonstration commença... Les dieux ne furent pas d'accord!... Les gens munis de drapeaux qui attendaient les deux convois, les attendirent en vain... Ce frein à air comprimé, pourtant si remarquable, fonctionne mal, et l'automotrice donna du nez dans le wagon de la C.F.D.T. Résultat : quatre heures de retard!... Autre résultat : M. le curé de Sorèze qui devait confesser ses ouailles à six heures, dût quitter, la mort dans l'âme, la gare de Massaguel avant l'arrivée des trains. Ce dernier fait m'a été rapporté par un témoin qui n'était encore qu'un jeune homme et se montrait, plus de quarante ans après, très affecté par le désespoir de M. le curé..."

Il serait beaucoup trop long, de rapporter ici, bien d'autres anecdotes, narrées avec humour, par notre auteur Castrais, qui se livra à un travail de recherches important et très méthodique, sur l'histoire des petits trains régionaux.

Nous terminerons par quelques détails sur le fonctionnement et la durée éphémère de nos petits trains électriques. C'est donc à la fin de l'année 1930, que la Société des V.F.D.M. informe le public qu'elle met en exploitation à partir du samedi 15 juin 1930, les lignes à traction électriques de Castres à Toulouse et à Revel. Ces lignes sont ouvertes au service des voyageurs, des marchandises, grande et petite vitesse, et des colis postaux. Le service des voyageurs sera assuré provisoirement par trois trains dans chaque sens suivant l'horaire qui suit :

Entre Castres et Toulouse :	— Castres (départs)	6 h.20 - 10 h. 45 - 17 h. 40
	— Beaupré	6 h. 35 - 11 h . 02 - 17 h . 55
	— Toulouse (arrivées)	8 h. 40 - 13 h. 55 - 20 h.
Entre Beaupré et Revel :		
	— Beaupré (départs)	8 h . 57 - 14 h. 20 - 18 h.
	— Revel (arrivées)	9 h. 41 - 15 h. 18 - 18 h. 44

Quelques jours après la mise en exploitation, la presse locale titrait dans ses quotidiens : " La nouvelle ligne Castres - Revel et Castres - toulouse vient de faire ses preuves..." " L'exploitation moderne des V.F.D.M... C'est tout une ensemble d'exploitation technique et pratique que la V.F.D.M. offre aux habitants de Castres à Toulouse et à Revel. C'est une remarquable œuvre économique et sociale. Elle contribuera à une plus grande prospérité agricole et industrielle. Et l'agriculteur, ne se sentant pas aussi déshérité, aussi isolé, n'éprouvera plus le besoin de quitter la terre pour l'usine..." Les années passaient. Les lignes Castres-Toulouse et Castres-Revel donnaient satisfaction à tout le monde. Des améliorations intervenaient d'ailleurs constamment.

En 1933, les express gagnaient une demi-heure sur le trajet de Toulouse et dix minutes sur celui de Revel. La fréquence des trains était augmentée, le matériel roulant amélioré.

Mais cela ne sera que de courte durée. Le malheur, répétons-le, fut que ce réseau de voies ferrées arriva bien trop tard, il naquit au moment où la route attaquait le rail. Celle-ci, avec ses autos, ses camions, flattait trop le fond d'individualisme de nos compatriotes, pour que nos petits trains puissent résister longtemps. Et aussi une grande crise économique qui sévissait en France, engendra des déficits importants, ils étaient en 1937 de 831.864 F. et en 1938 de 1.115.721F.

Telles sont les principales causes qui amenèrent à une disparition inexorable ces lignes de Chemins de Fer d'intérêt local. Les derniers trains circuleront le 31 mars 1939. Le rideau retombait... Ces belles réalisations d'avant-garde, et qui avaient coûté fort cher, avaient vécu!...



## Bibliographie

- "TRAINS OUBLIES" de J. BANAUDO aux Editions de Cabri.
- "HISTOIRE DES COMMUNICATIONS dans le Midi de la France" de Christian LACOMBE - 1971.
- "LE PETIT TRAIN DE CASTRES à Toulouse et Revel" de Pierre GACHES - 1974.
- "L'ELECTRIQUE, CASTRES - TOULOUSE - REVEL" par J. CHAPUIS et M. RESPAUT dans la revue de la F.A.C.F.S n° 149 - 1978
- "MAGAZINE DES TRAMWAYS A VAPEUR ET DES SECONDAIRES", n° 14 - 1980.
- "SIMPLES CHOSES DE CHEZ NOUS" de Marguerite DUFAUR - 1927.
- "CONNAISSANCE DU RAIL" - Revue n° 5 et 6 - 1980
- "LA VIE DU RAIL" n° 870 du 11/11/1962
  - n° 1036 du 06/03/1966
  - n° 1303 du 01/08/1971
  - n° 1416 du 11/11/1973
  - n° 1532 du 29/02/1976
  - n° 1888 du 07/04/1983
  - n° 1897 du 09/06/1983

## Documentation

- Les Archives de la S.N.C.F.
- Les Archives Départementales de la Haute-Garonne.
- Les Archives de la ville de Revel.
- La Bibliothèque Municipale de Castres.
- Le service Documentation de la Vie du Rail à Paris.
- Les services Documentation et Archives de la Dépêche du Midi.

