

LES TRAMWAYS DE L'AUDE



The Aude Dept Tramlines.

Texte et documents de
C. LACOMBE

Die Strassenbahnen des Dép. Aude.

(FIN, voir également nos N^{os} 211 et 212).



MATÉRIEL

Le matériel des Tramways de l'Aude répond aux caractéristiques essentielles ci-après :

- gabarit en largeur 2,20 m
- gabarit en hauteur 3,50 m
- frein à vide Sauterin,
- tamponnement bas, catégorie C (650/703 mm)
- tampon unique central,
- attelage par 2 tendeurs à vis,
- rate de calage 930.

Les locomotives

Le cahier des charges prévoit l'acquisition de 35 engins de traction :

des locomotives à vapeur, type 030 T, rare 17 t, poids en charge 21 T.

des automotrices à vapeur, type Rowan, voyageurs-marchandises.

La compagnie, cependant, préfère abandonner le principe des automotrices, et acheter uniquement des locomotives à vapeur. 35 locomotives Corpet-Louvet, 030 T, 16 T 500, sont ainsi livrées pour l'ouverture du réseau.

Nonmoins, cet effectif se révèle rapidement insuffisant.

3 Corpet-Louvet 030 T, 19 t, et 5 Corpet-Louvet 030 T, 17 t, viennent, en 1908 et 1914, compléter le parc moteur du réseau.

Durant la guerre de 1914-1918, les locomotives, par manque d'entretien, tombent en panne grave, l'une après l'autre !

En 1917, une équipe de prisonniers allemands est affectée aux ateliers du réseau, et entreprend la révision des machines.

Mais l'usure est rapide. Un an après, en décembre 1918, 21 locomotives seulement sur 43 sont en état de marche.

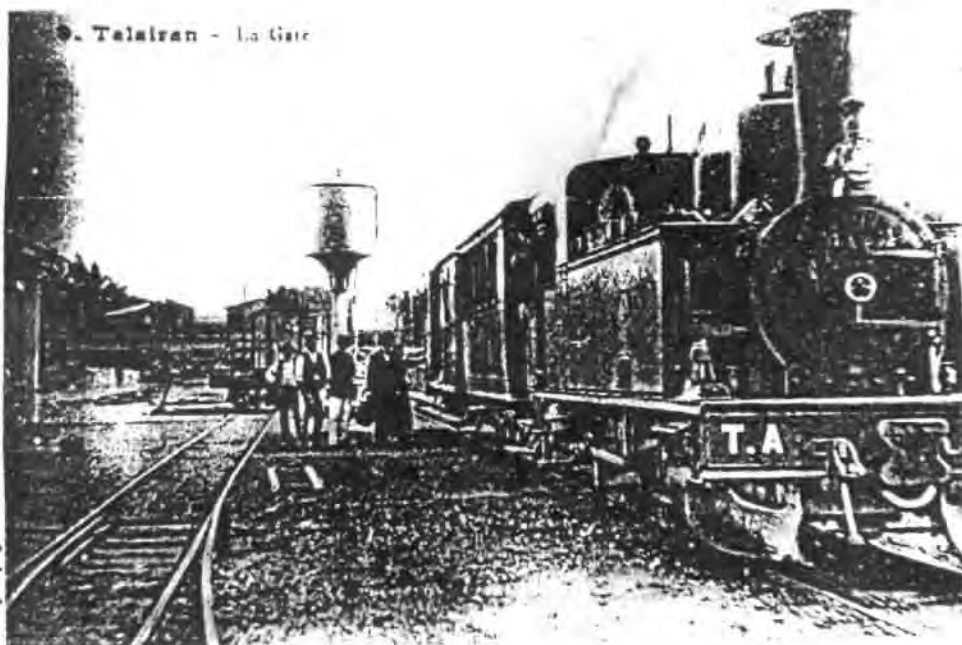
Voici un tableau récapitulatif des locomotives du réseau :

35 locomotives	CORPET-LOUVET, type 030 T, construction 1899-1902 ; poids : 16,500 t ; n ^{os} 1 à 35.
3 locomotives	CORPET-LOUVET, type 030 T, construction 1908-1909 ; poids : 19 tonnes ; n ^{os} 36 à 38.
5 locomotives	CORPET-LOUVET, type 030 T, construction 1912-1914 ; poids : 17 tonnes ; n ^{os} 39 à 43.

Ces types de locomotives, très répandus en France, sont très connus des lecteurs de « Loco-Revue ». Aussi, nous ne donnerons les caractéristiques complètes que de la série la plus importante, 1 à 35 ; voir page suivante.

classe (APf et APo) et voitures de deuxième classe (BPf et BPo) ; tare : 4,500 t.

Ces voitures sortent des ateliers de la « S.A. de carrosserie industrielle ». Une première série se reconnaît par un vestibule des



Voitures et wagons

Les voitures voyageurs sont du type classique CFIL : deux extérieurs, deux plate-formes d'extrémité.

Au nombre de 76, elles se répartissent en voitures de première

plate-formes, alors que la deuxième série possède les classiques plate-formes ouvertes.

Le matériel marchandises est également construit par la « S.A. de carrosserie industrielle ».

Dès l'ouverture des premières

Les tramways à vapeur de l'Aude.

Par Martial Respaut (1).

Les tramways à vapeur du Département de l'Aude, construits « afin de réduire au strict minimum les dépenses de premier établissement, conformément aux désirs du Conseil général, en cherchant autant que possible à suivre le maximum des routes », ainsi s'exprimait dans l'avant-projet son auteur, M. Cambriel, Agent voyer en chef du département, constituent le type parfait des chemins de fer sur route de la fin du siècle dernier.

Si toutefois les servitudes d'exploitation inhérentes à ce type de construction en firent un des premiers réseaux à être supprimé, il permit néanmoins au cours de son existence, à une époque où les moyens de transport prénaient leur essor et grâce au dur labeur de son personnel, le désenclavement de beaucoup de bourgades de l'Aude, favorisa le développement du commerce ainsi que l'exploitation des ressources et richesses naturelles de cette belle région.

I - HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT DU RESEAU

Lorsque, au cours de sa séance du 26 août 1893 le Conseil général de l'Aude, sur proposition de sa commission des routes, chargea le Service vicinal d'étudier un projet de réseau

(1) Y compris les illustrations sauf autre indication d'origine. Certains clichés, provenant d'archives, ne sont pas d'excellente qualité, leur publication nous a cependant semblé intéressante.

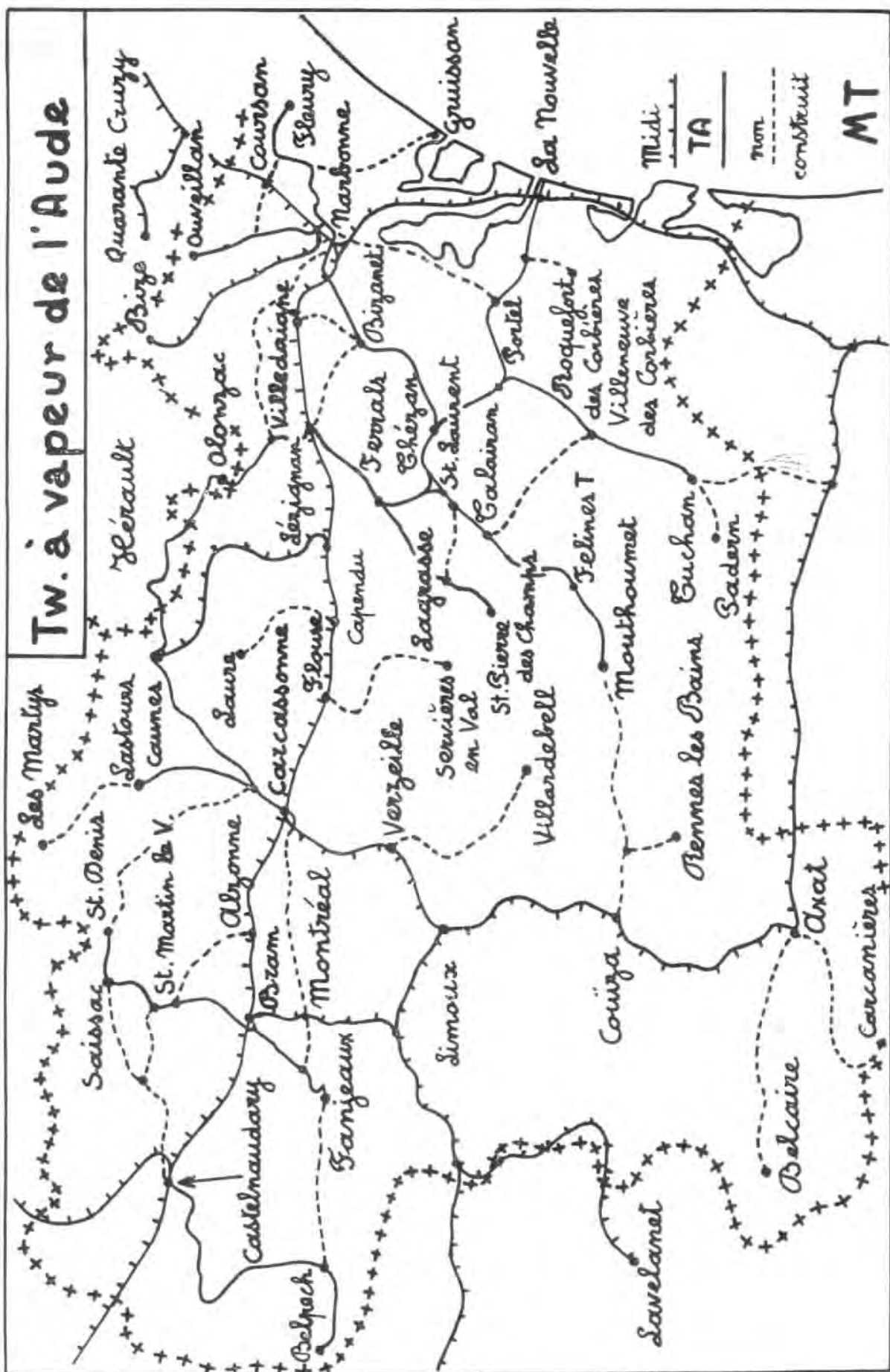
de tramways et débloqua pour ce faire un crédit de 25 000 F, il y avait déjà plusieurs années que le transport des voyageurs et la desserte marchandises des communes avaient fait apparaître diverses propositions, des plus sérieuses aux plus farfelues.

Parmi les sérieuses, relevons le projet de création de lignes semblables à celles du Vivarais et de la Lozère, présenté par la Compagnie des Chemins de fer Départementaux, très bien étudié mais, hélas, refusé par le Conseil général qui le trouvait trop onéreux.

Au nombre des farfelus citons celui d'un chemin de fer sur route de Narbonne à Cuxac d'Aude, présenté en 1881 par M. Charles Delcourt, ingénieur à Paris, 30, rue Antoinette, consistant en une voie à trois rails, celui du milieu, à gorge, servant au guidage, les deux autres étant de simples fers plats supportant les roues de la voiture.

Pour répondre à la demande du Conseil, M. Cambriel, déjà cité, affecta quatre agents de son Service à l'étude du projet tandis que lui-même demandait un congé de vingt jours et une bourse de voyage de 800 francs pour aller examiner sur place les réseaux de l'époque ; il visita ainsi le Rhône, la Gironde, la Loire inférieure et la Sarthe puis eut à Paris de longs entretiens avec M. Falliès, concessionnaire de ce dernier réseau.

Il revint à Carcassonne enthousiasmé par ce type de chemin de fer et, à partir du 24 mai 1894 entreprit sur le terrain les premiers relevés. Son





Ligne d'Olonzac à Félines Hautpoul : train de ballast lors de la construction en juillet 1908 ; matériel de l'entreprise Jules Weitz, de Lyon (locomotive Pinguely et wagon).

- de Bizanet (Narbonne-Thézan) : 2 977 m (1) ;
- de Conques (Lastours) : 2 485 m ;
- du Col d'Extrême (Tuchan) : 2 416 mètres

Parmi les déviations ne dépassant pas deux kilomètres on relevait celles de :

- St Eugène, Gibert, ruisseau des Goures (sur Mouthoumet) ;
- St Pierre des Champs (Fabrezan) ;
- L'Estagnol de Villeneuve et Caunes (sur Carcassonne - Caunes) ;
- Caunes et Paulignan (sur Caunes - Félines) ;
- Stand de tir, Salles sur l'Hers, Peyrefitte, Plaignes, (Belpech) ;
- Lézignan et Fabrezan (La Nouvelle) ;
- Lézignan (Olonzac) ;
- Villarzenc et St Martin le Viel (St Denis) ;
- Thézan (Narbonne - Thézan).

Enfin venaient les déviations contournant une commune (deuxième de Bi-

(1) Déviation très sauvage que le rédacteur conseille aux fervents de la marche qui ne craignent ni la rocaille ni les serpents.

zanet...) et celles, très courtes, évitant les virages brusques de la route.

La convention du 24 mars 1898 prévoyait, en ce qui concerne les tracés longeant les routes, que les routes de moins de 7 mètres (d'emprise) seraient portées à cette largeur et que les voies seraient en accotement sur les routes atteignant au moins 9 mètres. Deux articles du cahier des charges précisent les dispositions :

— Sur les parties accessibles aux véhicules routiers (application de l'article 6 du décret du 13 février 1900) les rails seront noyés dans la chaussée, sans saillies, et il devra rester au passage des trains, une largeur libre de 3 mètres sur les routes nationales (il s'agit alors des RN 9, 113, 118 et 119) et de 2,60 sur les autres ; sur les ouvrages d'art il devra rester libre 3,35 m entre le matériel et le parapet côté circulation routière et 0,75 de l'autre. Les rails noyés ne comportaient de contre-rails qu'aux traversées des routes et chemins ; dans les villages des contre-rails ne furent mis en place qu'entre 1918 et 1930 (La Nouvelle, Sigean, Lézignan..) ;



Cette vue est particulièrement intéressante car elle montre bien la nature des sites des Corbières : un train de la ligne Tuchan - Ripaud, chargé de futailles, traverse la Berre sur le pont routier avant de s'engager dans le tunnel de Ripaud évitant un coude de la route (*Collection P. Carenco*)

- Ligne Narbonne - Thézan : 1 pont de 4 mètres ;
- Ligne Narbonne - Fleury : 3 ponts de 6, 3 et 2 mètres ;
- Ligne d'Olonzac : 2 ponts de 7 et 15 mètres (celui d'Homps) ;
- Section Caunes - Félines : 3 ponts de 12, 4 et 10 mètres ;
- Lézignan : le pont sur les voies du Midi plus 1 de 5 mètres au Sud.

Les 14 ponts de la section Hérault sont mentionnés avec la description de cette ligne.

La plupart des ponts métalliques ont été construits par la maison Joly-Kessler et Compagnie, successeurs, à Argenteuil ; ceux de la section Hérault ont été fournis par J.B. Courtet, à Romans, Drôme.

Tunnels :

Quatre tunnels, tous en courbe, construits pour éviter des coudes de la route ou des zones d'éboulis, se trouvaient sur les lignes des TVA :

- Tunnels de Ripaud : sur Lézignan - La Nouvelle, 14,70 m en courbe de 50 m entre deux profondes tranchées et, sur Ripaud - Tuchan, 43 mètres, tranchées comprises, en courbe de 50 mètres également ;

- Tunnel de Ribaute : sur Fabrezan - St Pierre des Champs, 20 mètres en courbe de 50 mètres, entre deux tranchées ;

- Tunnel de Lastours, sur cette ligne, 23 mètres en courbe de 50 mètres.

ducs et dallots, les paliers ne représentaient que 2,051 km et les rampes de 0 à 10 mm/m 3,172 km, de 10 à 20 = 3,687, de 20 à 30 = 1,194,, de 30 à 40 = 1,260 et de 40 à 45 mm/m = 250 mètres.

LIGNES DE CORBIERES

Gare de Lézignan.

Les installations de Lézignan se répartissaient sur quatre sites différents :

Sur un trottoir faisant face au BV du Midi et séparant la cour des voyageurs de la RN 113, se trouvait le **BV des TVA**, comportant deux corps de bâtiment sans étage reliés par un passage couvert, d'un côté la salle d'attente, de l'autre celle des bagages, par la suite le passage fut transformé en bureau ; le BV de Narbonne était similaire, nous y reviendrons le moment venu. Longeant la RN 113 et le quai du BV, se trouvait l'unique voie principale.

En 1913, devant les difficultés de transfert par chariots des envois de détail de la gare TVA à la halle Midi, un aiguillage fut posé devant le BV, amorçant une voie qui par deux cour-

bes de sens contraire venait longer la halle Midi.

Un peu plus loin sur la RN 113, un aiguillage marquait le début de la ligne vers Carcassonne, traitée précédemment. Cette ligne se développait en une courbe qui, après le franchissement de la route nationale, comportait une courte section droite qui avait été mise à profit pour l'installation d'une plaque tournante en pleine voie ; sur cette plaque s'amorçaient, vers l'intérieur de la courbe, deux sections de voie comportant chacune une remise, utilisées à titre de complément du dépôt, pour garer des voitures puis, plus tard, les autorails, constituant le **second groupe** des installations. Une troisième voie, hors des remises, fut installée en février 1920. Vers l'extérieur de la courbe, une voie fut raccordée en août 1920 à la plaque pour constituer un embranchement particulier desservant les Etablissements Bascoulès, commerçants en articles agricoles.

Un espace suffisant pour installer le dépôt n'ayant pu être obtenu à proximité des installations marchandises des TVA, le **dépôt, troisième groupe d'installations**, fut implanté sur un terrain triangulaire situé entre les emprises du Midi et la RN 113 ; il était précédé d'un faisceau de 4 voies pour la for-

Lézignan : la gare voyageurs des TVA entre la route, nationale 113 à l'époque, et la place de la gare Midi.





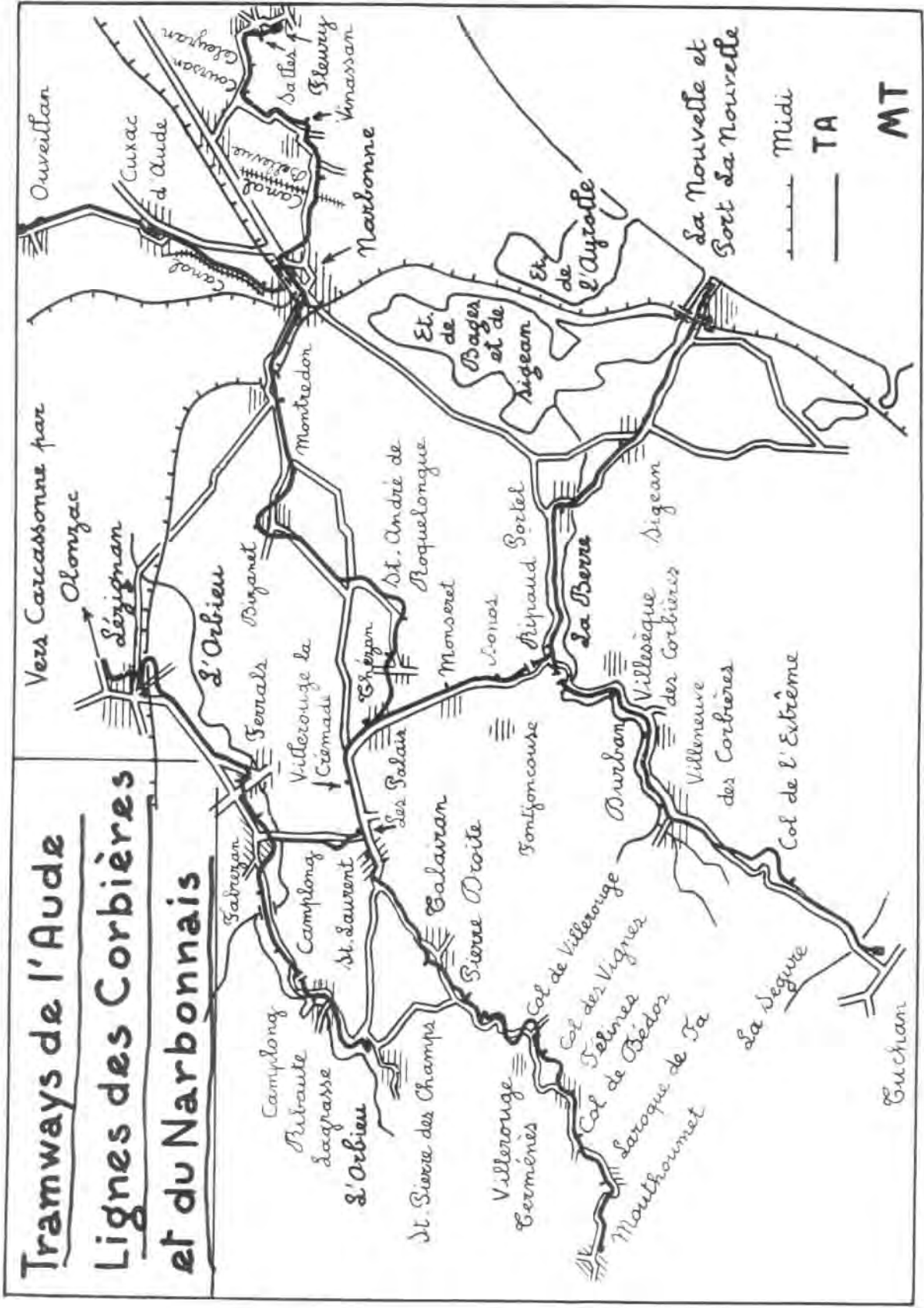
Encore un arrêt sur la chaussée d'une route importante, la station de Lézignan Fournéry dont le BV est à droite, derrière les arbres.

gare (Pk 8,974 - avec voie principale le long de la route, avec le BV et, en arrière, un quai découvert et deux voies). Avant Ferrals la ligne était passée à l'arrêt de Caujac et à la halte de Caumont (Pk 6,162). En quittant Ferrals, une courbe à gauche conduisait la ligne en déviation à peu de distance de l'IC 12, quelle empruntait même sur un petit parcours, et, reprenant la déviation à gauche, arrivait à Fabrezan (Pk 11,483 - voir schéma) ; depuis le départ les rampes n'avaient dépassé 10 mm/m que sur 2 540 mètres et 30 mm/ seulement sur 22 mètres, sans doute au franchissement du Midi.

En quittant la gare de Fabrezan, la ligne prenait le côté droit de la chaussée du GC 112 (N611), l'aiguillage de la ligne de Saint Pierre des Champs étant commandé par barre type tramway ; immédiatement après la voie s'engageait sur le pont routier de 3 arches de 58 mètres sur l'Orbieu ; suivant la route et ne s'en écartant que très peu pour réduire la déclivité en abordant le pont routier de 3 arches de 33 mètres sur la Nielle, suivi d'un autre pont sur le ruisseau de Parazols la ligne arrivait à la gare des Palais

(Pk 16,656 - voir schéma) sur le côté gauche de la route emprunté depuis le pont de la Nielle, au Pk 15,271.

Quittant Les Palais en courbe de 50 mètres la voie emprunte la gauche de la N 611, avec un léger écart pour aborder un second pont route sur le ruisseau de Parazols (3 arches de 24 mètres), suivi de la halte de Parazols (Pk 17,502), puis de la station de Villerouge la Crémade (Pk 18,960 - type III) ; la ligne emprunte alors l'ancien GC 3 (maintenant N 611) pour arriver en gare de Thézan à l'entrée du village (Pk 21,390 - voir schéma) ; empruntant ensuite la rue du village on trouvait à la sortie la bifurcation de la ligne de Narbonne ; un aiguilleur, détaché de Thézan, y disposait d'une guérite et réglait la circulation des trains après accord téléphonique avec la gare, mais des économies conduisirent à supprimer ce poste, remplacé par un panneau d'arrêt absolu ; le chef d'un train allant s'engager sur le tronçon commun devait d'abord s'assurer de visu qu'aucun train ne venait à sa rencontre puis ensuite téléphonait à la gare pour obtenir l'accord de s'engager.

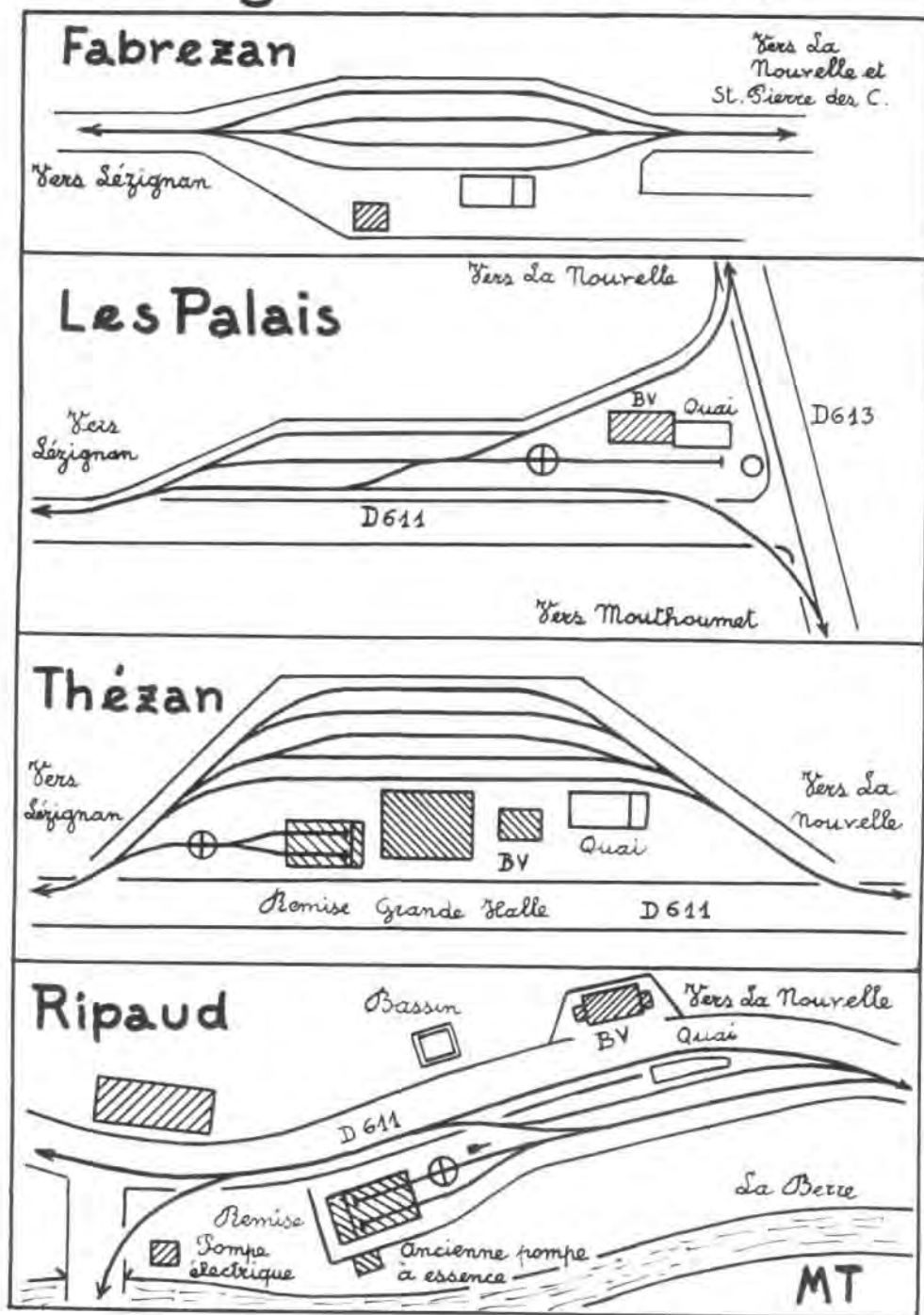


Continuant à suivre à gauche la N 611, la ligne passait à la halte de Donos puis après un petit col à 125 mètres d'altitude redescendait en suivant la rivière de Ripaud, desservant la station de Fontjoncouse, remplaçant, à

de débord, en retrait de la route, devant un petit BV accolé à un quai découvert de 12 mètres.

Après un court tunnel en courbe, maintenant démolì, pour éviter un cou-

Lignes des Corbières



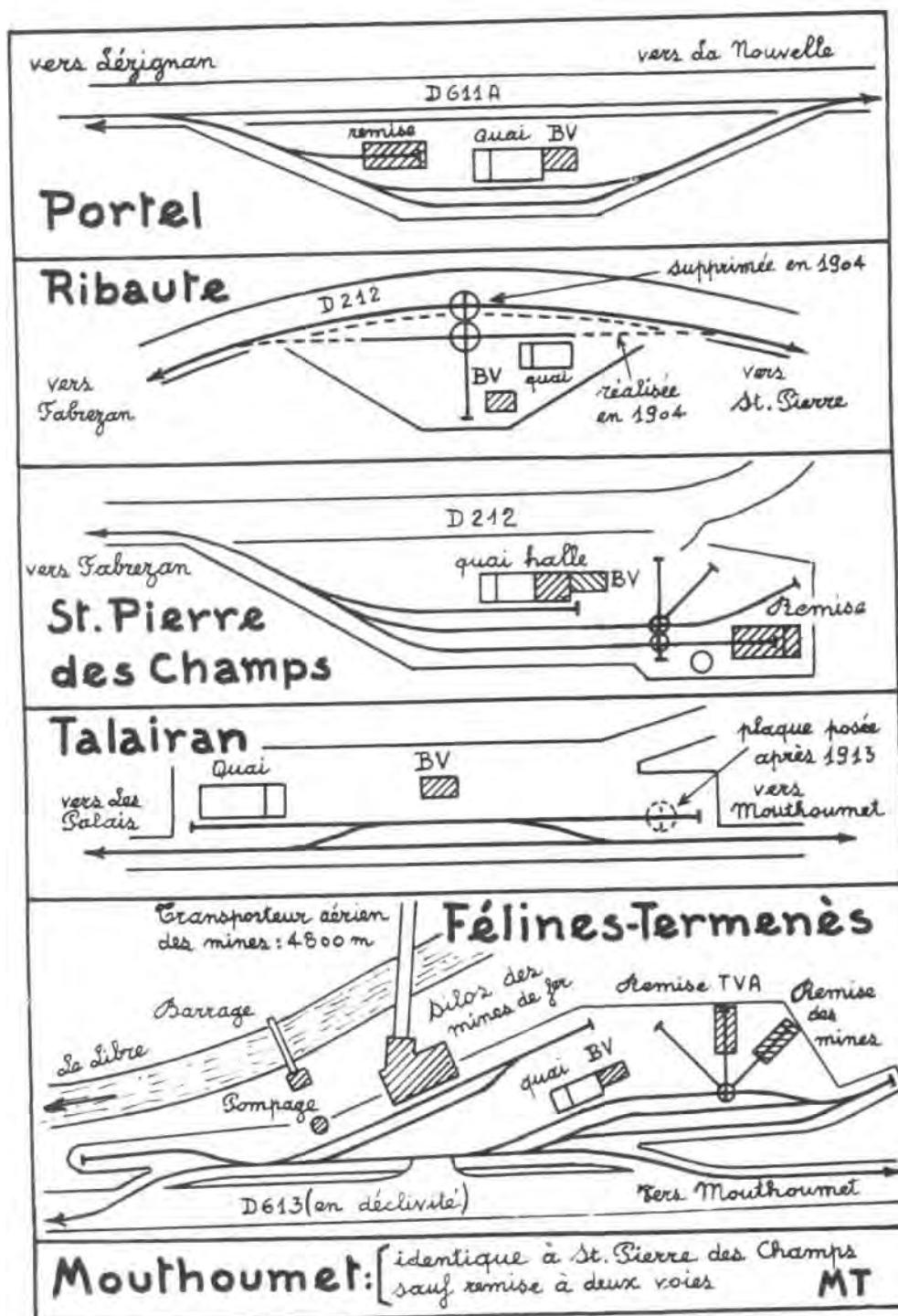
partir de 1903-04, la simple halte du Cingle; la voie principale en bordure de route fut maintenue jusqu'en 1913 bien qu'inutilisée (réutilisée alors à Villesèque des Corbières) et complétée par une voie de passage et une voie

de brusque, la voie passait devant l'auberge de Ripaud et les fours à chaux dont le bâtiment a fait place à un hôtel, rencontrait l'aiguillage de la ligne de Tuchan et entraînait en gare de Ripaud (Pk 29,300 - voir schéma), dont le BV

était construit de l'autre côté de la route 611 A, adossé à la montagne ; suivant sur le côté droit les méandres de cette route, la ligne desservait la halte des Campets et arrivait à l'entrée de Portel (station au Pk 39,723 - voir sché-

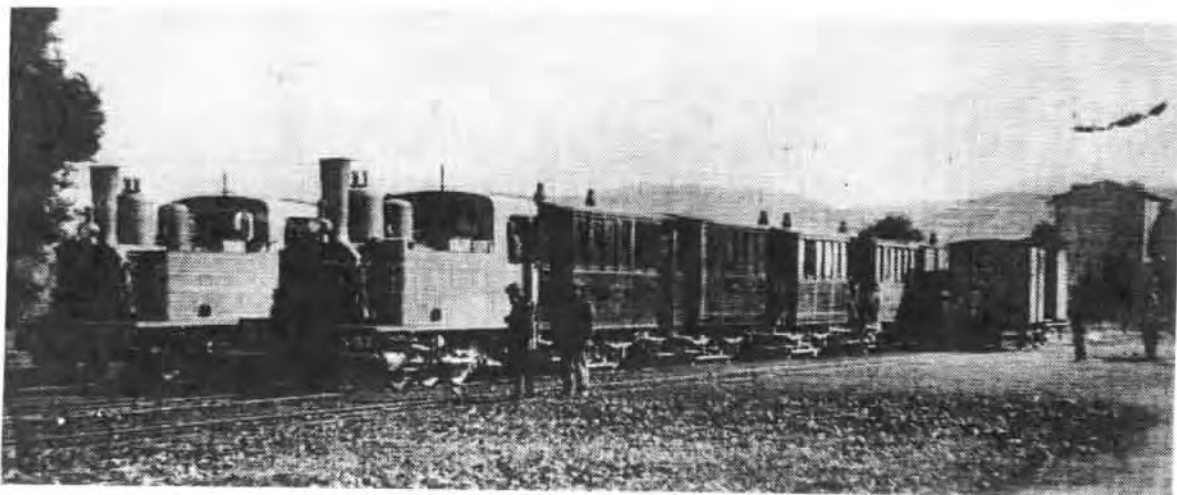
ensuite les coudes brusques de la route obligèrent à recourir à de petites déviations sans toutefois les 4 PN prévus par l'avant-projet.

Entre Portel et Sigean se trouvait la halte des Mattes, et à l'entrée du villa-



ma) dont la remise servit longtemps à abriter la voiture-salon de la Compagnie. Après avoir traversé le village à la rue sinueuse, tracé encore compliqué par un PN à la sortie avant le pont routier de 33 mètres sur la Berre,

ge la station de Sigean (Pk 45,789 - type IV sans cul de sac) puis, dans le bourg, l'arrêt facultatif, en courbe, de Sigean-ville. Toujours à gauche la voie suivait la N 9, franchissait le ruisseau du Rieu, longeait l'étang de Si-



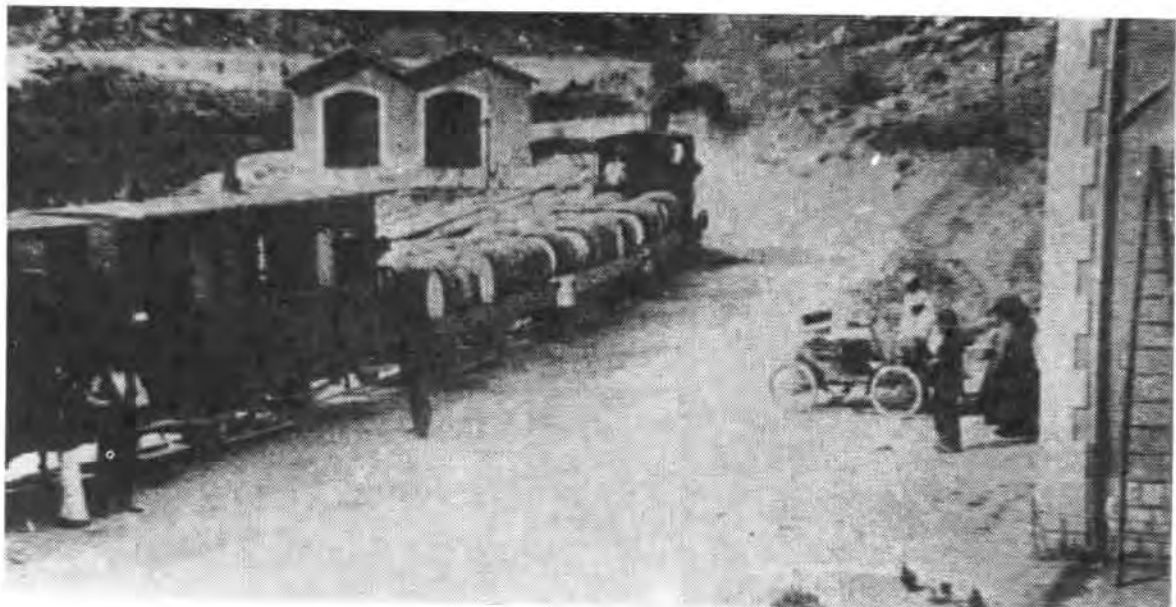
Gare de bifurcation Fabrezan.

Page ci-contre, de haut en bas :

- La gare de Thézan avec sa halle importante.
- La bifurcation de Thézan avec un train venant de Narbonne.
- La gare de Ripaud, avec le BV à droite, séparée des voies par la route (schéma p. 44).

Gare des Palais : le train stationne sur la route D 613, on aperçoit à droite le BV, les principales installations sont perpendiculaires à cette route (schéma p. 44).







Deux traversées de villages : Portel en haut et Sigean.



gean et arrivait à La Nouvelle après avoir traversé à niveau la grande ligne du Midi (Pk 51,880).

Au Pk 51, avant la traversée des voies Midi, existait le court embranchement particulier des Etablissements Petit ainsi que celui des mines (voir plus loin).

Gare de La Nouvelle et ligne du port.

Il serait difficile de soutenir que la ligne desservant le port et la plage de La Nouvelle fait partie des Corbières ; en raison de sa gare commune, constituant l'aboutissement de la ligne de Lézignan, il a toutefois semblé préférable de ne pas la dissocier.

Nous ne reviendrons pas sur la traversée à niveau des voies Midi et TVA qui a été traitée au chapitre II, paragraphe « signalisation ».

Après avoir franchi les voies du Midi, la ligne de Lézignan croisait celle venant de la plage pour respecter un rayon de courbure acceptable puis longeait la route d'accès à la gare Midi, le long de laquelle avait été installé l'évitement où stationnaient les trains ; le plan annexé montre qu'une buvette providentiellement bien placée devait jouer le rôle d'une salle d'attente plus prisée que celle du BV des TVA, situé de l'autre côté de la rue menant au centre. Au-delà de la traversée de la place de la gare se trouvaient une voie, desservie par plaques, accédant au quai marchandises du grand réseau (cet accès par plaques fut ultérieurement remplacé par une voie en « S » comme Lézignan), puis une remise à machines à deux voies et la voie de transbordement. Installée sur des terrains Midi, la gare locale des marchandises des TVA comportait trois voies avec halle et quai haut ; à l'entrée une voie fut ajoutée pour le garage du matériel roulant. L'accès de ces installations se faisant en traversant la place de la gare, le Midi avait exigé qu'aucune manœuvre n'y soit effectuée au cours de la période précédant d'une heure l'arrivée d'un train de voyageurs et suivant d'une demi-heure son départ. La grue hydraulique du dépôt était alimentée par un château d'eau situé près du PN et recevant l'eau de la ville.

En partant de l'évitement situé près de la buvette et crée spécialement pour l'ouverture de la ligne du port, celle-ci suivait l'ex GC 3, puis RN 9A et maintenant rue Riquet, desservant les arrêts de la Douane, puis de la Mairie et la gare Maritime dite de la Santé, comportant une voie de débord du côté du port, un quai de 56 m avec halle de 8,37 mètres et à l'extrémité une plaque tournante donnant accès à deux courts tronçons de voie à 45 et 90° ; la même disposition de plaque avait été prévue symétriquement à l'autre extrémité. Approximativement au Pk 1 se trouvait l'arrêt du boulevard intérieur, puis au Pk 2 celui du Café Continental, enfin la station terminus

de la Plage, au Pk 2,342, était dotée d'un petit BV et d'une plaque tournante. L'ensemble de cette ligne de 2 377 mètres était établi en rails noyés sur le parcours. Lors des travaux de consolidation de la jetée une voie provisoire fut posée jusqu'au phare, voie sur laquelle circulèrent une machine et des wagons basculants d'entreprise, étrangers aux TVA.

Avant de quitter La Nouvelle une mention doit être faite des installations des Mines de Villerouge et d'Albas — dont nous aurons l'occasion de reparler à propos de la ligne de Mouthoumet et qui utilisaient les voies des TVA — pour le chargement des minerais sur des minéraliers. Le quai accessible à ces navires étant sur la rive Nord du port, la compagnie des mines fit construire, en 1920, un raccordement aux TVA qui s'amorçait au Pk 50,107 de la ligne venant de Lézignan, le long de l'étang de Sigean, s'étendant sur 700 mètres et se terminant par trois voies sur la presqu'île du Mourel des Teules, où le contenu des wagons était déchargé dans les bennes d'un téléphérique franchissant l'étang, supporté par des pylones, puis la ligne du Midi avec pont de protection en poutrelles, pour aboutir au quai de chargement des navires, quai également desservi par un raccordement du Midi.

Ligne de Fabrezan à Saint Pierre des Champs.

Le Pk 0 de la ligne était situé à l'aiguillage de raccordement de la ligne de Lézignan à La Nouvelle, au bas de l'escalier du passage de Fabrezan, maintenant rue Marianne. De ce point la voie suivait le « quai de Fabrezan » bordant l'Orbieu, puis par un parcours en site propre, rejoignait la route (IC, puis D 212) à la sortie du village. Ce tracé avait été adopté à la suite de l'opposition très ferme du Conseil municipal à l'avant-projet qui prévoyait l'emprunt de la rue du village, particulièrement étroite et sinueuse, la bifurcation des deux lignes devant alors se trouver en plein centre avant que la ligne principale ait eu son tracé reconsidéré.



Port de La Nouvelle : ci-dessus, au centre en second plan la gare de la Plage. A gauche un omnibus Ripert concurrent. A droite et ci-dessous les travaux de la digue.



La voie était pratiquement posée sur le côté droit de la route suivant la vallée de l'Obieu (D 212, D 3, D 23, D 212), sur 14,254 km en effet seulement 1,229 étaient en déviation, essentiellement au contournement de Fabrezan. La longueur des paliers atteignait 1,229 km, les rampes de moins de 10 mm : 6,803 km, celles de 10 à 20 : 2,698, celles de 20 à 30 : 2,558 km

et celles de 30 à 40 mm/m : 966 mètres seulement.

La première station, Camplong (Pk 3,483) était du type I mais avec le BV accolé du quai, la seconde, Ribaute (Pk 6,477 - voir schéma) fut modifiée en 1904 ; entre les Pk 7,610 et 7,730 se trouvait le tunnel dit de Ribaute, en courbe de 50 mètres et qui existe



Saint Pierre des Champs.

toujours, pour couper un virage de la route entre deux PN ; la station de Lagrasse (Pk 9,862 - type III) était située à l'entrée du village dans lequel la voie, par un rayon de 50 mètres quittait la D 212 pour la D 3, puis, toujours en accotement, arrivait à Saint Pierre des Champs (Pk 14,254 - voir schéma) assez loin du village.

Il n'existait sous la voie aucun ouvrage notable propre à la voie ferrée, mais de nombreux dallots ou petits ponts routiers au franchissement des ruisseaux descendant vers l'Orbieu ; le seul ouvrage routier important utilisé était le pont de 72 mètres, en 4 arches, sur l'Orbieu entre Campong et Ribaute.

Ligne des Palais à Mouthoumet.

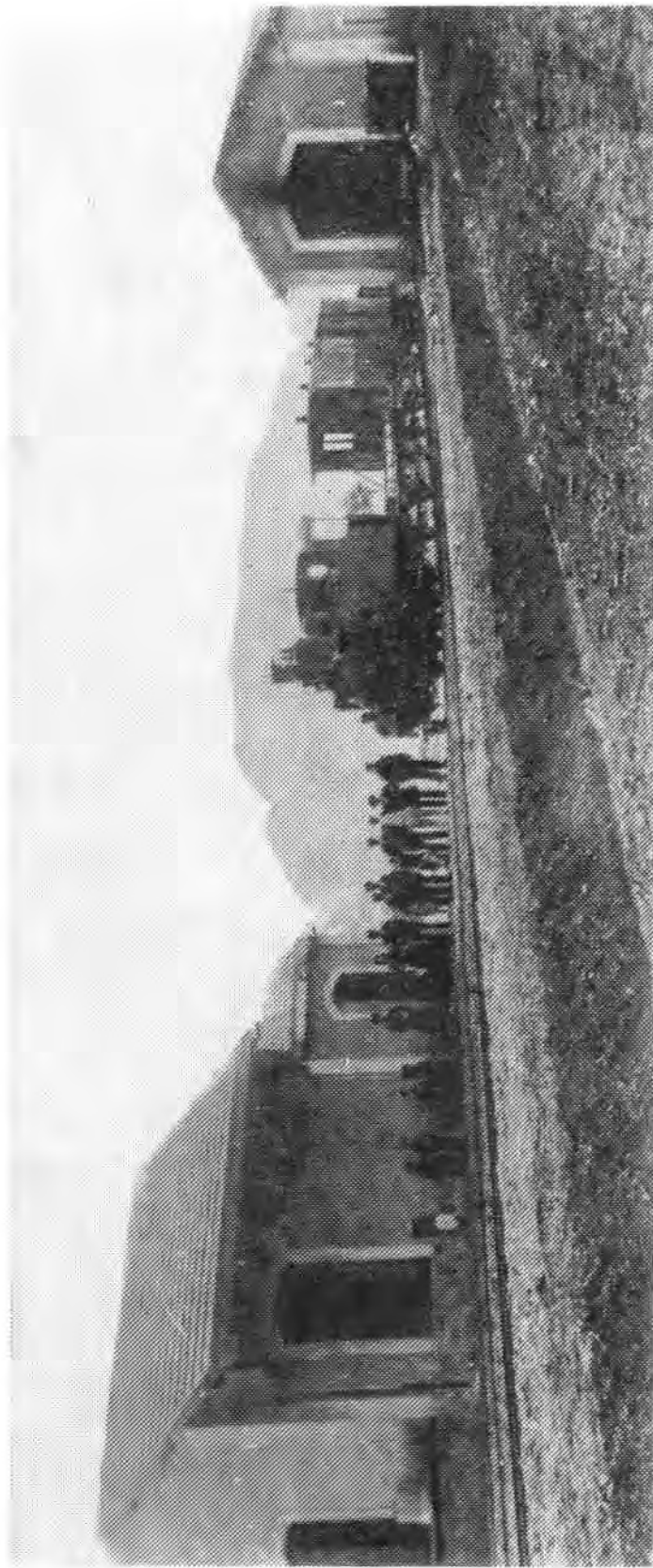
Dans sa partie supérieure, cette ligne, comme celle de Tuchan, pénètre dans le massif même des Corbières « ce pays sauvage, désertique, impressionnant, mais aussi attachant... où l'on roule sur de petites routes où les lignes droites dépassent rarement 100 mètres, surplombées de rochers gris-blancs, un vrai paysage de western... » ainsi l'a récemment décrit Y de Gentil Baichis (La Croix 19-7-81) à l'approche des anciens bastions des Cathares de Peyrepertuse et de Quéribus, par Laroque de Fa, justement sur cette ligne de Mouthoumet.

Mais revenons aux TVA ; cette ligne de Mouthoumet, dite aussi des quatre cols, était la plus dure de toutes les

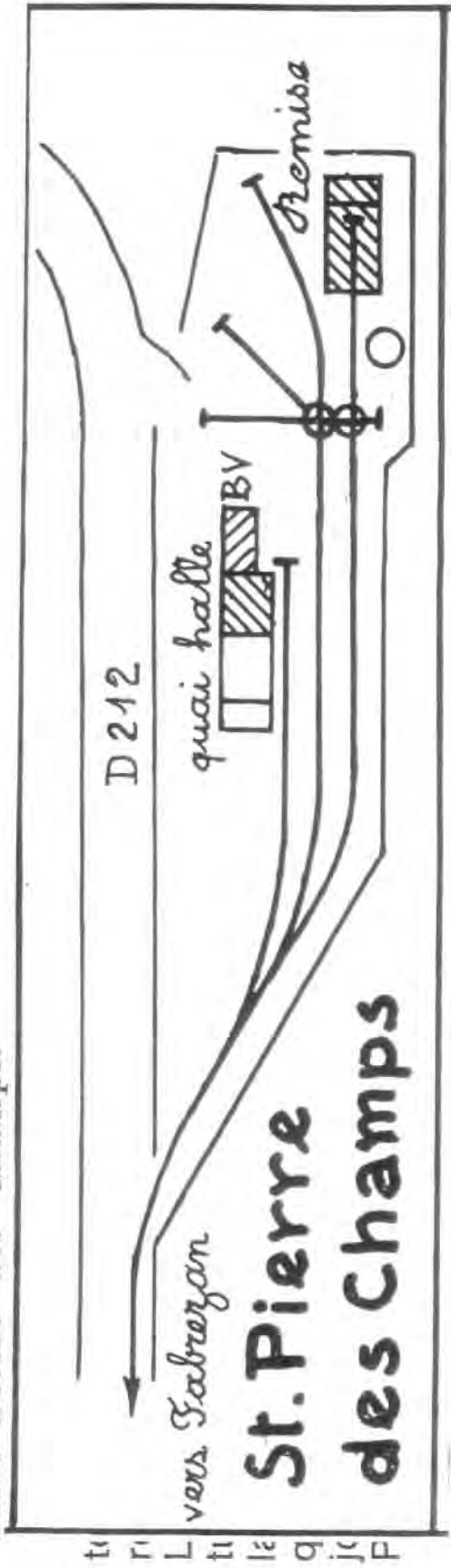
lignes des TVA. La longueur des déclivités supérieures à 45 mm/m atteignait 34,7 % de la longueur totale. Entre Talairan et Mouthoumet les déclivités de la route imposèrent des rampes de 50 mm/m sur 587 mètres tandis que des courbes furent réduites à 45 mètres au lieu de 50 et les alignements entre courbes à 15 au lieu de 20 mètres, ceci par dérogation au cahier des charges.

La voie quittait Les Palais par un triangle et suivait la N 613 sur presque tout son parcours ; en accotement à droite elle arrivait, à l'entrée du village à la gare de Saint Laurent de la Cabrerisse (Pk 1,775 - type III mais avec trois voies) ; traversant le village puis la Nielle sur le pont routier à trois arches, la voie passait en accotement à gauche après une courte déviation suivie de quatre autres fort minimes dans les virages avant Talairan ; après le Pk 6, au Rémouly, deux ponts routiers successifs à trois arches franchissaient la rivière du Rémouly, la voie repassant sur l'accotement droit entre ces ponts.

La station de Talairan (Pk 8,078 - voir schéma), en déviation le long du chemin de Tournissant, était suivie par la reprise du côté, cette fois gauche, de la route ; au Pk 10,850, après une déviation, se trouvait la halte de Pierre droite. Entre les Pk 12 et 13 la rampe et les courbes de la route imposèrent une déviation en « S » avec un profil de 40 à 50 mm/m puis la voie rejoignait la RN 613, passait à droite,



Saint Pierre des Champs.



tr r L ti lé q jc P



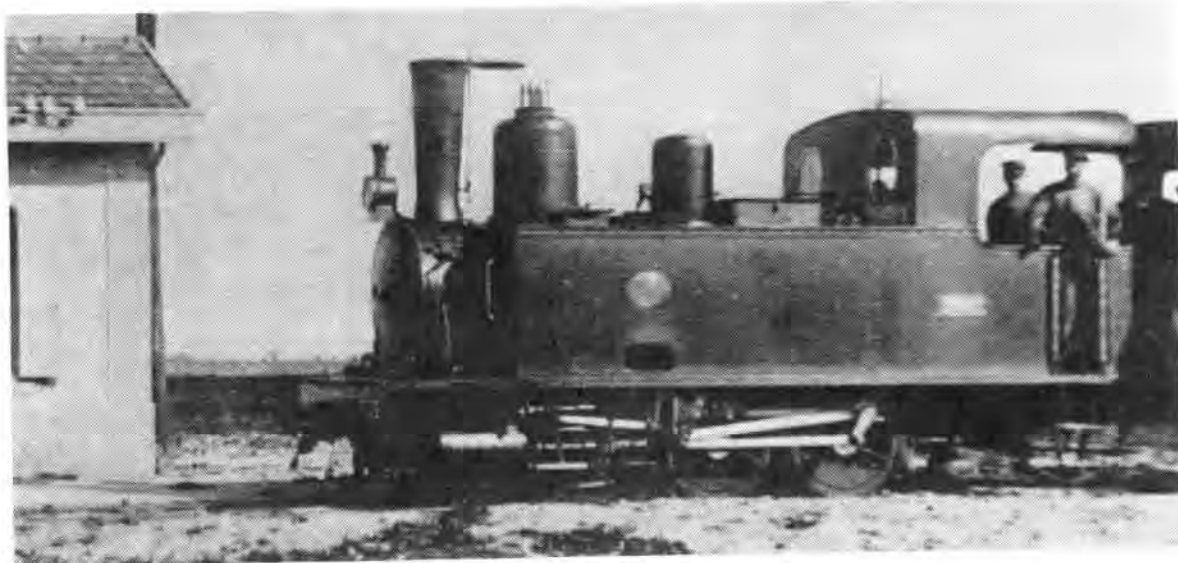
St Laurent de la Cabrerisse, une gare bien typique des TVA.

Félines Terménès, avec, à droite les deux remises à machines des TVA et des Mines.



avec quelques écarts, à partir du Pk 13,717, s'en écartait à faible distance, franchissait le col de Villerouge (altitude 404 m) retraversait au Pk 15 pour décrire une boucle en « U », avec rampe de 45 mm/m, arrivait à la halte de Gibert (Pk 15,919) et, finalement, retrouvait le côté gauche de la route à Villerouge-Terménès (Pk 16,950) ; la station initiale conforme au schéma VI fut remplacée, en 1913, par une voie de débord de 75 mètres entre les aiguilles d'accès, bordée par un nouveau quai, le BV étant conservé mais la plaque tournante transférée à Talairan.

Entre Villerouge et Félines Terménès, l'avant-projet prévoyait que la voie devait suivre le ruisseau des Goures, en site propre, passer à 500 mètres à l'Est du Col des Vignes et rejoindre la route vers le km 19,200 ; pour éviter les travaux importants de cette déviation le tracé routier fut conservé le plus possible et la voie ne le quittait que pour décrire un « U » vers la gauche dans la vallée du ruisseau et rejoindre la route au col, suivant son côté droit jusqu'à la gare de Félines - Terménès (Pk 20,333) après avoir traversé le village. Cette station, voir le schéma, avait nécessité des



La locomotive Corpet n° 19.

peur : tout d'abord, en 1912, avec acceptation à posteriori, selon le décret du 21 août 1912 (JO du 30-8), une livraison de trois machines du type initial de 17 tonnes, les 39, 40 et 41, ainsi qu'un certain nombre de wagons. Ensuite, le 9 mai 1914, à la suite d'une demande, le Conseil général accepte de prendre en compte deux dernières machines de 17 tonnes, les 42 et 43, qui seront livrées à la veille de l'ouverture des hostilités.

A propos de la ligne des Palais à Mouthoumet, nous avons fait état des Mines de Villerouge et d'Albas, raccordées en gare de Félines - Termènes et de leurs deux locomotives. Les seuls éléments jusqu'à présent confirmés à leur égard est qu'il s'agissait de machines Corpet du même type que celles des TVA, qu'elles furent confiées par leur propriétaire aux TVA et qu'elles y reçurent les numéros 55 et 56; affectées toutes deux d'abord au dépôt de Lézignan, la 56 fut, par la suite, mutée à celui de Narbonne. Leur identification n'a pu être déterminée de façon absolue; si toutefois on se réfère aux machines de cette catégorie livrées par le constructeur, il semble possible d'en déduire que ces machines étaient les 1011 et 1012, livrées en 1905, à Saint Gaudens, aux Entreprises générales et industrielles, pour la construction de certaines lignes des Chemins de fer du Sud Ouest; l'une d'elles circula un moment en service commercial mais le S-O ayant reçu les machines 1054 et 55, les

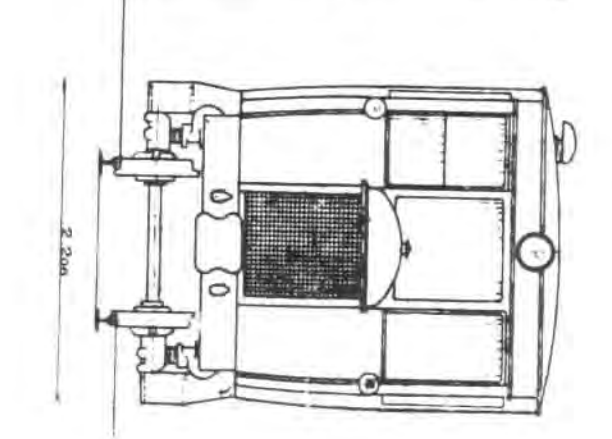
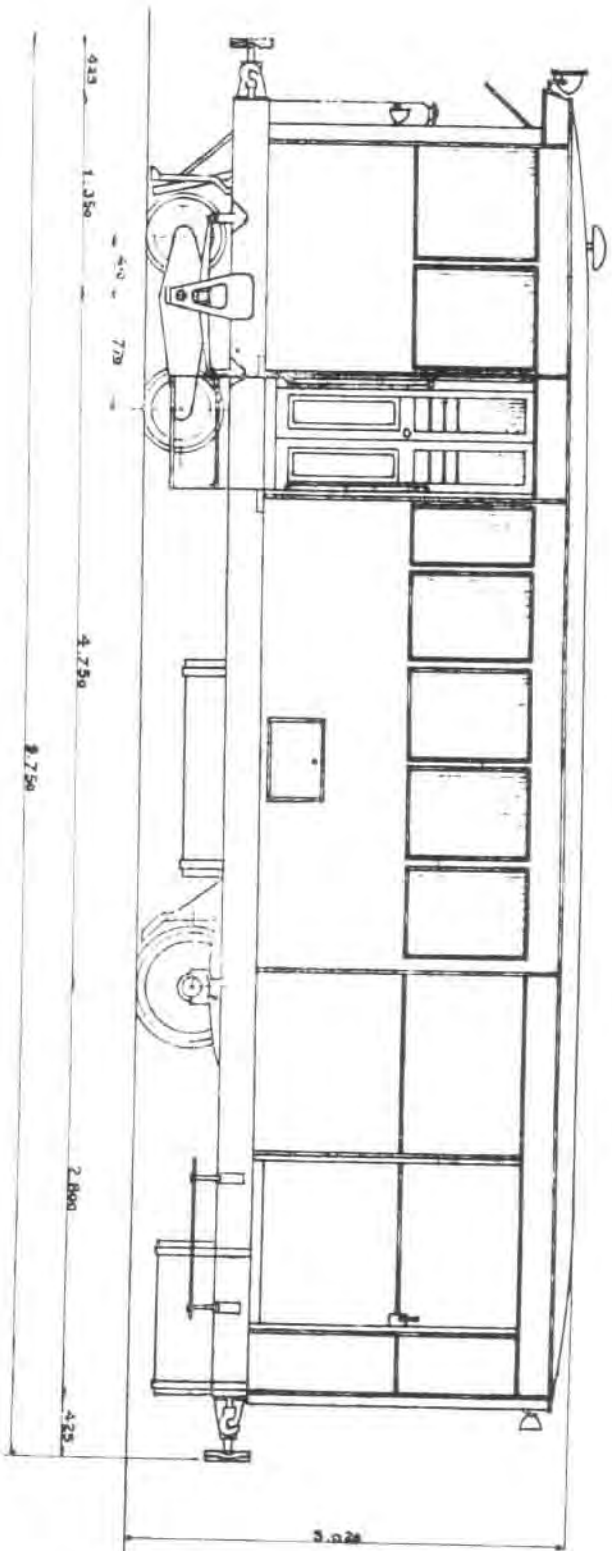
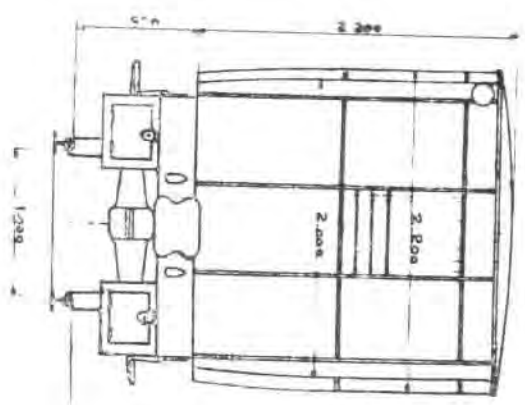
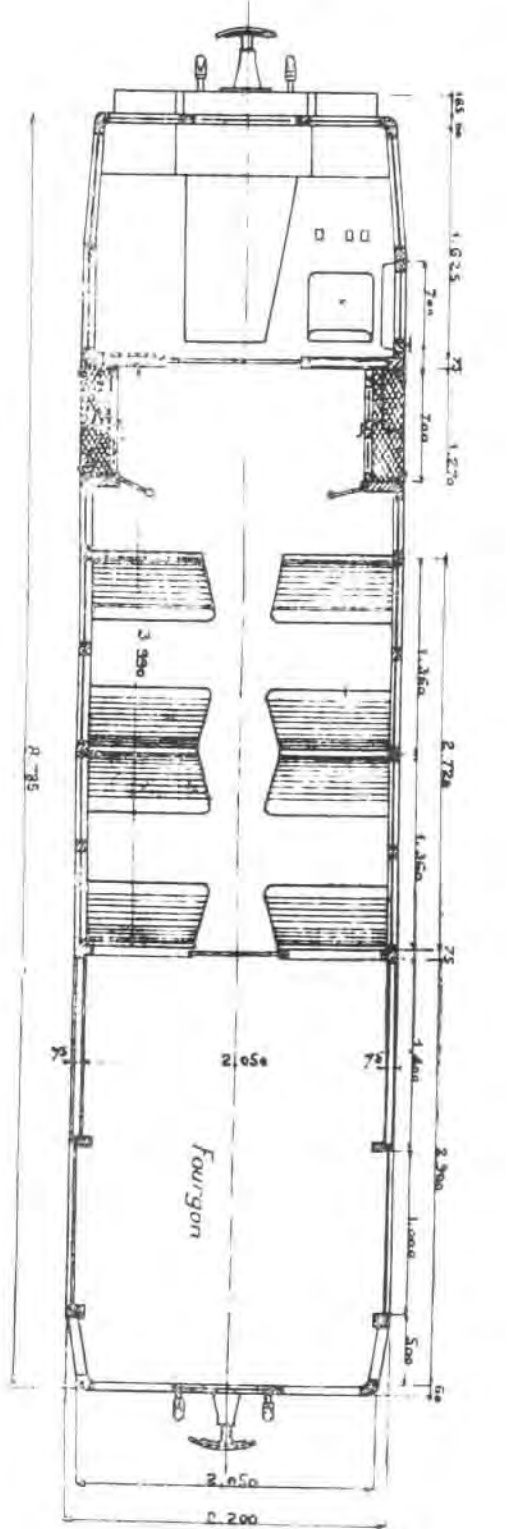
premières ne furent pas incorporées au parc et se trouvèrent donc disponibles.

La circulation de ces deux machines sur les TVA fut autorisée le 26 août 1919.

Avant 1914 le S-O, un moment à court de matériel prit en location trois machines des TVA qui furent ensuite restituées.

Toutes ces locomotives furent soumises à rude épreuve en raison des conditions d'exploitation du réseau aux quelles s'ajoutaient deux autres motifs; tout d'abord les successions incessantes des conditions de traction, les courbes de petit rayon succédant aux alignements, les rampes aux déclivités, entraînant des variations de l'allure du feu très préjudiciables à la tenue du ciel du foyer et de la plaque tubulaire, puis une qualité particulièrement mauvaise des eaux d'alimentation, avec des degrés hydrotimétriques de 24 à Narbonne, 32 à Larroque de Fa, 33 aux Palais; ces derniers défauts purent seulement être atténués par l'usage onéreux de désincrustants, l'installation d'épurateurs et la modification de l'alimentation à Narbonne mentionnée précédemment.

La guerre 1914-1918, du fait de la mobilisation du personnel, empêche l'entretien du matériel qui se trouve bientôt dans un état lamentable. Au 29 décembre 1919, 19 machines sont



Le matériel, surtout avant la grande guerre, fut toujours insuffisant ; c'est ainsi que sur les lignes de Bram et de Castelnaudary, en cas d'indisponibilité d'une voiture mixte la vente des billets de première était supprimée et en cas de fourgon indisponible, ce dernier était remplacé par un couvert mais une voiture de seconde devait être mise à la disposition du convoyeur des PTT.



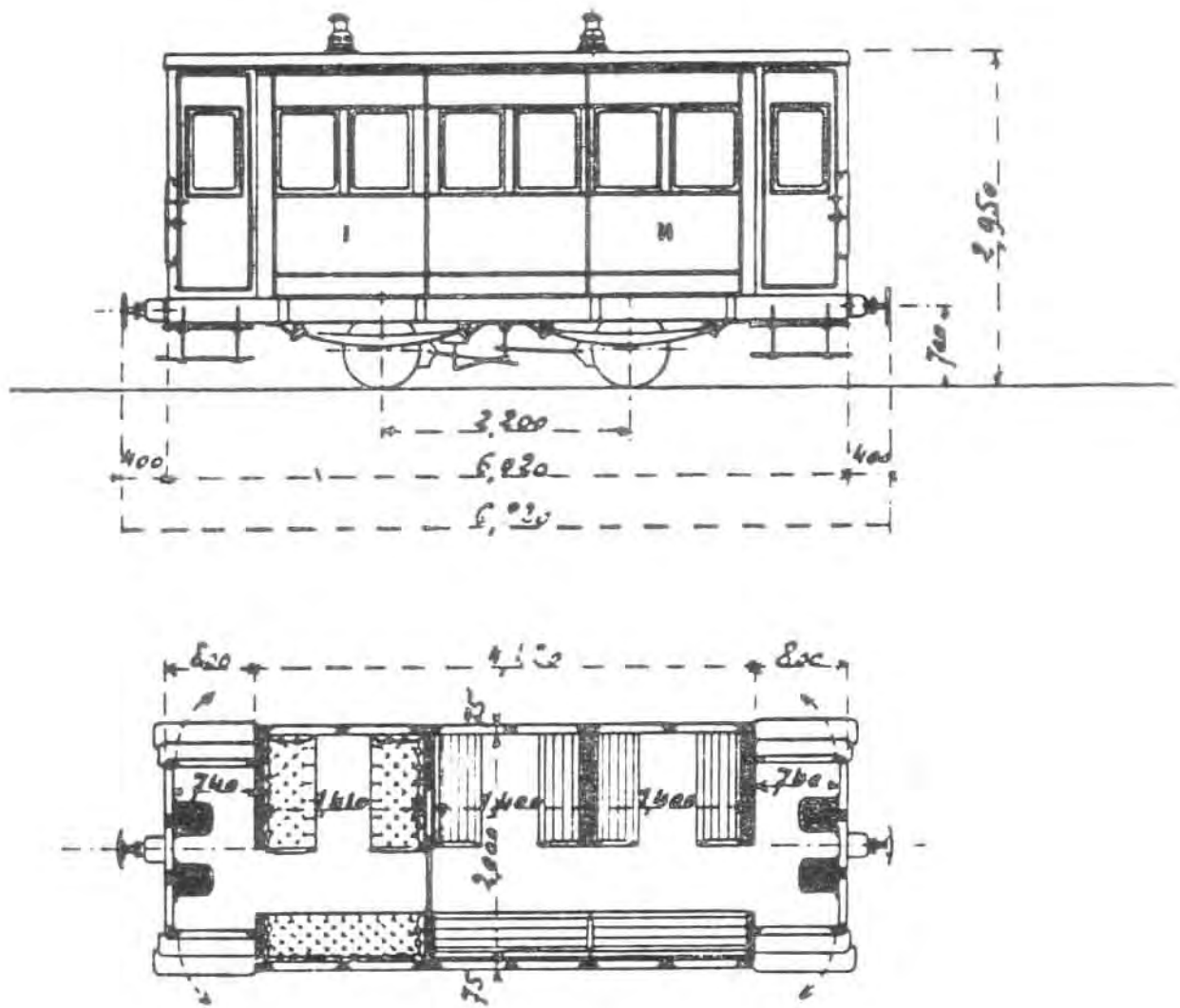
Voiture à plateformes ouvertes.

Ces voitures n'étaient pas chauffées. A la suite d'une pétition, en 1905, des usagers de la ligne Carcassonne - Caunes, demandèrent l'installation de bouillottes; la Compagnie, jugeant cet équipement trop coûteux, adopta une solution intermédiaire en remettant au chef de train 2 ou 3 bouillottes que les mécaniciens remplissaient d'eau chaude et qui étaient remises aux voyageurs qui en faisaient la demande en commençant par ceux qui effectuaient le plus long parcours.

L'éclairage au pétrole ayant été critiqué, il fut question, vers 1920, d'installer l'éclairage électrique, mais ici encore le prix de l'équipement fit reculer le Département et la Compagnie. Les lampes en usage obligeaient le préposé à l'allumage à circuler sur les toitures, ce qui, avec les souliers cloutés, détériorait rapidement les toiles d'étanchéité. Les TVA envisagèrent alors l'emploi de lampes, toujours à pétrole, type Amall, avec réflecteurs polis, qui prenaient place dans des lanternes à vitres planes fixées aux parois internes des compartiments; bien que la qualité de l'éclairage en ait souffert les économies d'entretien conduisirent à l'adoption du système.

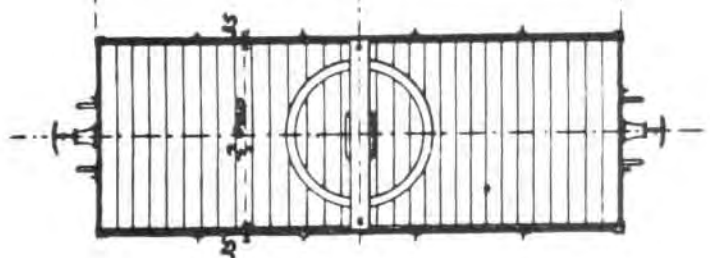
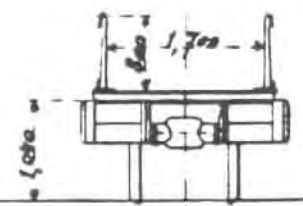
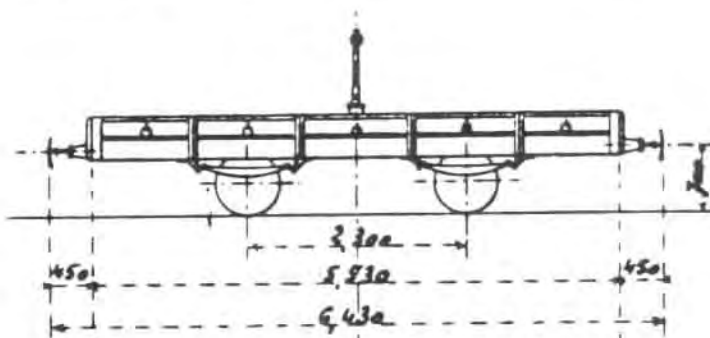
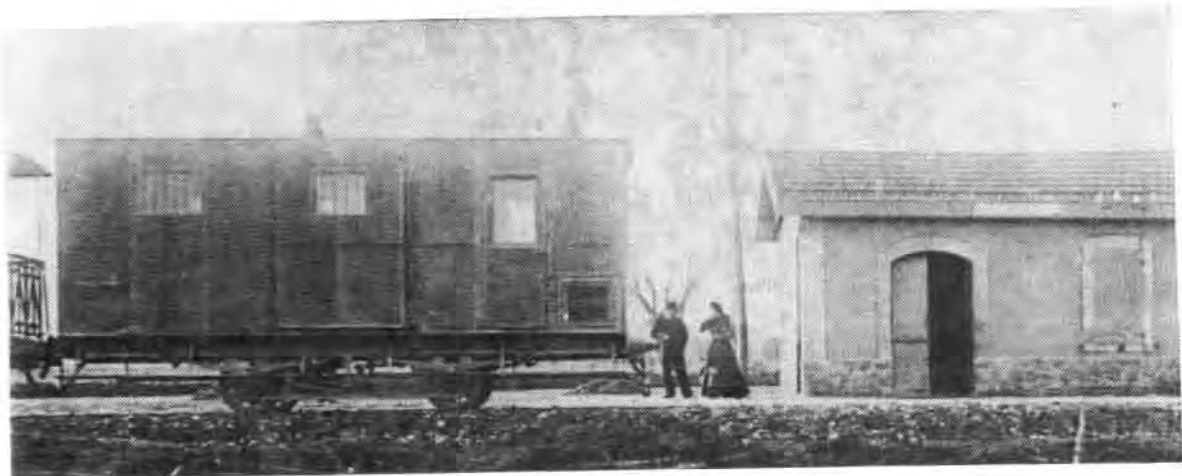
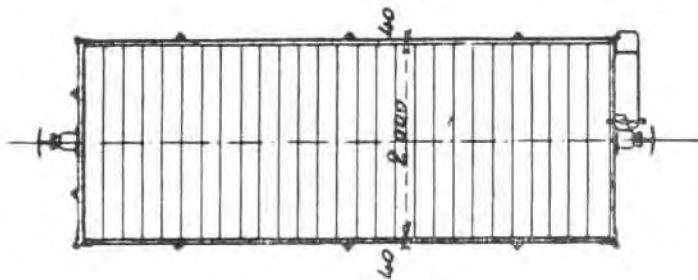
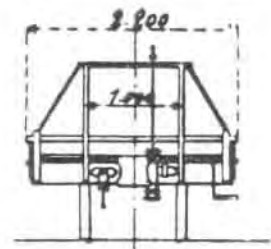
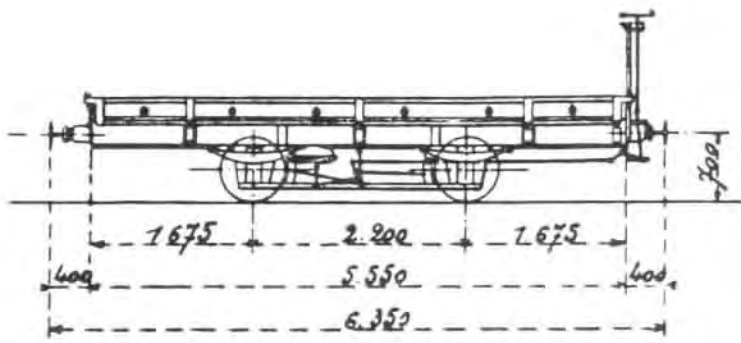
Après 1920 les stores qui n'existaient qu'en première furent généralisés et des panneaux publicitaires installés sur les toitures des voitures de seconde. L'apparition des De Dion fit spéciali-

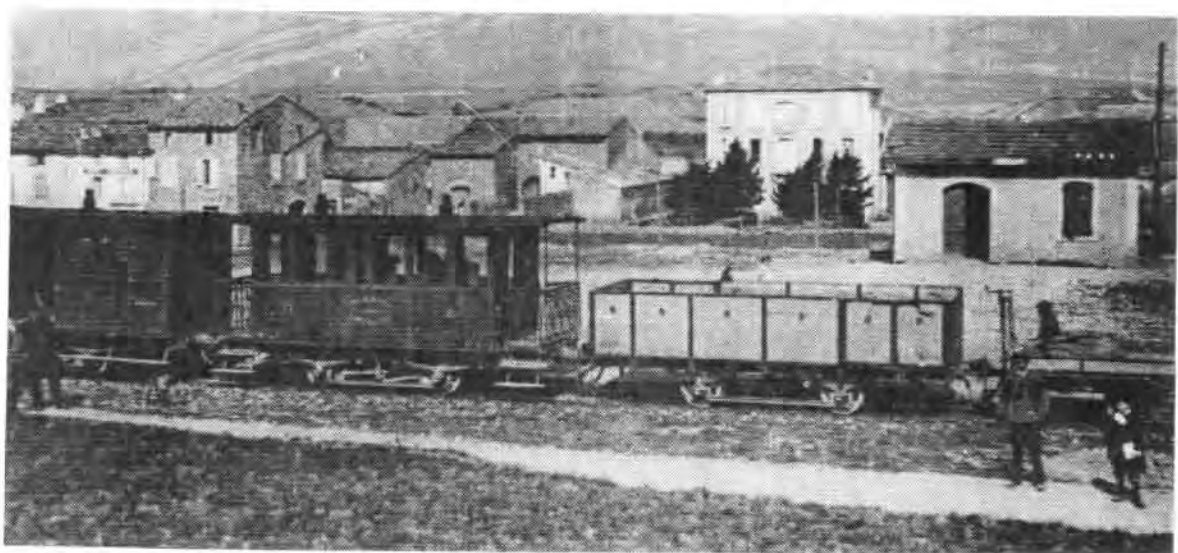
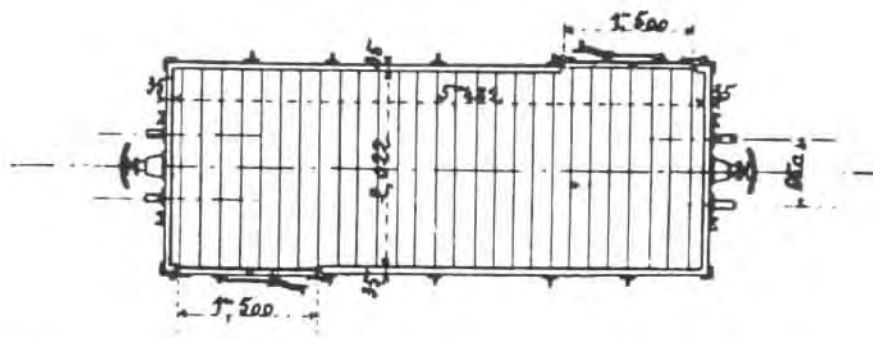
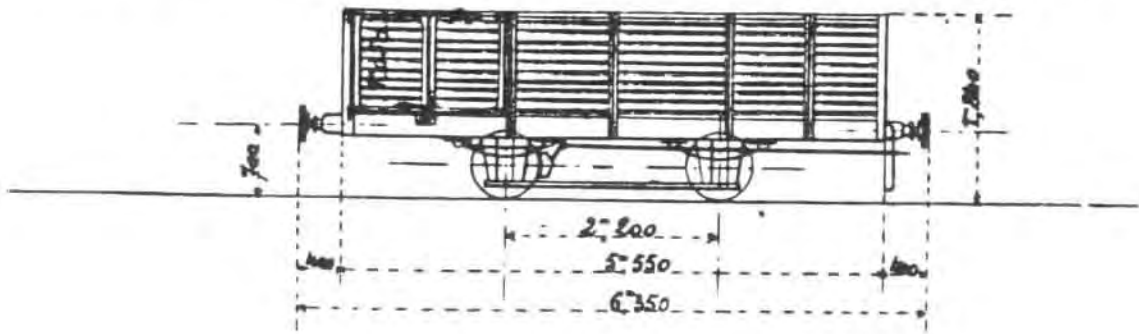




Voitures mixtes à plateformes fermées et ce matériel dans la composition d'un train à Carcassonne.







130		LÉZIGNAN A TUCHAN									
(f, 129) (Midi)											
● Lézignan.....dép	7 23	8 40	16 25	18 10							
Ferrals-les-Corbilières	8 *	9 4	17 2	18 48							
● Fabrezan (131).....	8 13	9 10	17 14	18 56							
● Les Palais (133).....	8 39		17 37								
● Thézan (132).....	8 58	18 *									
Fontjoncouse.....	9 25		18 26								
● Ripaud (132).....	9 52		18 51								
Villesèque-l-Corbilières	10 9		19 8								
Durban.....	10 22		19 21								
Tuchan.....arr	11 25		20 23								
					Le						
					mercredi.						
Tuchan.....dép	...	4 30	...	...							12 48
Durban.....	...	5 22	...	...							13 56
Villesèque-l-Corbilières	...	5 30	...	...							14 5
● Ripaud.....	...	5 51	...	...							14 36
Fontjoncouse.....	...	6 *	...	...							14 47
● Thézan.....	...	6 25	12 16	...							15 16
● Les Palais.....	...	6 45	12 35	...							15 38
● Fabrezan.....	5 18	7 *	12 54	13 15							15 59
Ferrals-les-Corbilières	5 28	7 7	13 4	13 22							16 9
● Lézignan.....arr	6 *	7 36	13 35	13 45							16 45
Midi											
(a) Les mercredis et jours de foire à Lézignan.											
131		FABREZAN A SAINT-PIERRE-DES-CHAMPS									
● Fabrezan (130) dép	9 15	19 *									
Lagrasse.....	9 44	19 39									
St-Pierre-d-Ch arr	9 55	19 52									
St-Pierre-d-Ch dép	4 23	12 30									
Lagrasse.....	4 39	12 43									
● Fabrezan.....arr	5 12	13 10									
132		RIPAUD A LA NOUVELLE									
● Ripaud (130).....dép	6 5	14 50									
Portel.....	6 32	15 18									
Sigean-Gare.....	6 54	15 41									
● La Nouvelle(32)arr	7 12	15 58									
● La Nouvelle.....dép	7 45	17 15									
Sigean-Gare.....	8 5	17 35									
Portel.....	8 29	17 59									
● Ripaud.....arr	8 54	18 24									
133		NARBONNE A MOUTHOMET									
(f, 20, 32, 134, 135)											
● Narbonne (voyag.)	6 13	10 50	16 17								
Montredon.....	6 38	11 8	16 45								
St-André-de-Roquel..	7 24	11 41	17 30								
● Thézan (130).....	7 45	11 50	17 49								
dép	8 10	12 *	17 55								
● Les Palais (130).....	8 43	12 12	18 13								
St-Laurent-de-la-Cab.	8 50		18 17								
Talairan.....	9 11		18 33								
Villeroze-Terménès.	9 47		19 4								
Mouthomet.....arr	10 39		19 53								
Mouthomet.....dép	4 50	...	13 10								
Villeroze-Terménès.	5 40	...	14 6								
Talairan.....	6 11	...	14 43								
St-Laurent-de-la-Cab.	6 28	...	15 4								
● Les Palais.....	6 41	12 17	15 15								
● Thézan.....arr	6 54	12 25	15 31								
dép	7 2	12 35	15 36								
St-André-de-Roquel.	7 23	12 49	15 58								
Montredon.....	8 7	13 23	16 46								
● Narbonne (voyag.)	8 35	13 41	17 10								
134		NARBONNE A OUEVILLAN									
(f, 20, 32, 133, 135)											
● Narbonne.....dép	8 15	13 30	16 25	16 25	17 25	17 25					
Cuzac-d'Aude.....	9 1	13 56	16 51	17 11	18 11	17 51					
Ouveillan.....arr	9 21	14 12	17 7	17 31	18 31	18 7					
Ouveillan.....dép	5 55	6 15	11 55	15 *							
Cuzac-d'Aude.....	6 19	6 33	12 19	15 18							
Narbonne.....arr	6 59	6 57	12 59	15 42							
(a) Le mercredi et le jeudi du 1 ^{er} mars au 31 octobre. — (b) Excepté le jeudi et le vendredi. — (c) Le jeudi et le vendredi. — (d) Excepté le mercredi et le jeudi du 1 ^{er} mars au 31 octobre. — (e) Le mercredi et le jeudi du 1 ^{er} novembre au 28 février. — (f) Excepté le mercredi et le jeudi du 1 ^{er} novembre au 28 février.											
(A) Voir cette note tableau 135.											
135		NARBONNE A FLEURY									
(f, 20, 32, 133, 134)											
● Narbonne (voyag.)	9 30	9 30	17 10	17 45							
Vinassan.....	9 55	9 53	17 35	18 10							
Salles-d'Aude.....	10 25	10 16	18 5	18 40							
Fleury.....arr	10 28	10 18	18 8	18 43							
Fleury.....dép	6 10	12 5	12 5								
Salles-d'Aude.....	6 15	12 10	12 9								
Vinassan.....	6 45	12 40	12 32								
● Narbonne (voyag.)	7 8	13 3	12 51								
(a) Le jeudi. — (b) Excepté le jeudi. — (c) Du 1 ^{er} novembre au 28 février. — (d) Du 1 ^{er} mars au 31 octobre.											
(A) Voiture automotrice. Les bagages seront enregistrés suivant la place disponible et dans les limites de poids et de dimensions indiquées aux affiches de la Compagnie. Les bagages non enregistrés seront acheminés par le train suivant.											

130 % sur Ouveillan - Fleury. Le déficit de ces trois lignes étant largement supérieur aux excédents enregistrés sur les autres.

L'exploitation des lignes mentionnées est particulièrement onéreuse en raison des profils, à tel point qu'entre Félines - Terménès et Mouthomet les

machines ne peuvent remorquer, dans les trains mixtes à composition minimale, qu'un seul wagon de marchandises. Le rapport note également que la Société des Mines de Villeroze et d'Albas effectue des travaux à Félines et à La Nouvelle pour pouvoir confier aux TVA des transports qui devraient être rémunérateurs.

le mécanicien et le chauffeur, pris sous la machine et profondément brûlés décèderont à l'hôpital.

Le dernier accident mortel touchant le personnel eut lieu le 28 novembre 1930 lors d'un déraillement entre Conques et Limousis) ; le mécanicien pris sous la machine décèdera de ses blessures.

Eboulements et inondations.

Les premiers étaient une cause fréquente d'interruption de trafic sur les lignes de Mouthoumet et de Ripaud notamment, où les orages soudains et très violents provoquaient des glissements, emportant route et voie, parfois les ponts. Des tempêtes de neige suivies de verglas restèrent célèbres, par exemple les 18 et 19 décembre 1920 sur le Minervois et le Narbonnais, qui interrompirent toutes les communications téléphoniques des TVA et arrêtaient le trafic sur toutes les lignes.

Les inondations de septembre 1929 qui ravagèrent tout le Sud-Ouest et en particulier le Minervois, coupèrent en de nombreux points la section Caunes - Homps et la ligne ne sera rétablie qu'après le 1^{er} janvier 1930, après avoir nécessité 101 336,34 F de travaux ; à Homps, où l'eau arrivait à la hauteur des guichets de la gare, une automotrice fut bloquée par la vase vers les 20 heures et les voyageurs ne purent être secourus que vers les 4 heures du matin par un train à vapeur envoyé en secours de Lézignan.

Trains de plaisir

Ne voulant pas conclure sur des notes aussi tristes nous évoquerons les nombreux « trains de plaisir » qui circulèrent entre 1927 et 1930 ; autorisés par le Conseil général à condition de couvrir leurs frais, ces trains circulaient de Lézignan à la plage de La Nouvelle. Ils avaient lieu les dimanches de la mi-juillet au 15 août, constitués de plusieurs convois se succédant, les trains arrivaient à la Plage à pleine charge et les anciens habitants de la région se souviennent avec émotion des péripéties de ces voyages inoubliables de leur jeunesse.

VI - DERNIERES ANNEES ET FIN DES TVA.

En 1925, à une époque où, ailleurs, les réseaux départementaux conservent encore la faveur des autorités régionales, un Conseiller général de l'Aude lance les premières escarmouches ; sur 23 conseillers son projet ne recueille que 6 voix. Qu'à cela ne tienne, entré l'année suivante à la Commission des transports, M. Bourgarie sera l'un des partisans les plus acharnés de la suppression et les défenseurs du rail deviennent de moins en moins nombreux.

Du côté de l'Entreprise elle-même, M. Bardol étant décédé depuis 3 ans, il ne reste guère de représentants de l'ancienne équipe pour soutenir les tramways. M. Robert, le directeur de l'époque, est un chaud partisan du transport routier.

D'un autre côté M. Rocheray, nouvel Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, est convaincu que l'exploitation routière supprimera le déficit. Il avait cependant déclaré en 1924, en toute bonne foi, que « le tramway assure d'ailleurs aux régions éloignées des Corbières, surtout quant au transport des marchandises, des facilités et des avantages que ne pourrait donner un service d'autobus » et il est exact qu'à cette époque les automotrices mises depuis peu en service donnaient satisfaction au public.

Quatre ans plus tard il demandera à la Direction des TVA d'éviter tous les frais inutiles — sous entendu concernant le réseau ferré — puisque les autobus doivent prendre le relais.

Que conclure, sinon que le « phénomène automobile » s'est développé particulièrement vite à l'époque dans cette région, comme en fournissent la preuve la concurrence acharnée et la véritable guerre entre transporteurs rivaux, menant à l'anarchie, jusqu'à ce que paraissent les premiers décrets de coordination de 1934, préservant tant le chemin de fer lui-même que les transporteurs entre eux.

En 1928 la Société Générale des Transports Départementaux (SGTD) fait des offres de service au Département. Cette entreprise bien connue, alors au capital de 3 millions de francs, avec



Arrivée d'un train de plaisir à La Nouvelle.

siège à Paris, était la plus importante affaire de transports routiers de voyageurs en France dont les filiales, sous la désignation de « Transports Départementaux de tel ou tel département » couvrent une bonne partie du territoire. La reprise de réseaux départementaux avait conduit la SGTD à des exploitations mixtes, par fer et par route, par exemple pour la Banlieue de Reims, l'Eure et Loir, etc, la reprise des TVA entraînait donc bien dans ses capacités. Si la SGTD a disparu en nom au cours de ces dernières années, le Groupe dont elle faisait partie continue ses activités sous le sigle « VIA ».

Les propositions remises par la SGTD le 24 avril 1928 étaient basées sur une exploitation mixte, le transport des voyageurs devait être essentiellement assuré par route tandis que le rail était conservé pour les marchandises dont le trafic était estimé à 120 000 tonnes par an. Le Conseil général se trouvait freiné dans sa décision par le rachat des TVA. Il ne sera résolu qu'à la session extraordinaire du Conseil, le 14 juin 1930, à laquelle participait notamment Léon Blum, député et conseiller général de Narbonne, et au cours de laquelle les conventions avec la SGTD furent approuvées. Sur les 9 000 actions de 500 F des TVA, la SGTD acceptait d'en reprendre 8 000 pour 2 millions, soit la moitié de leur valeur nominale et déposait

une caution de 500 000 F. Le Conseil général, grâce à un emprunt, rachetait les 1 000 actions restantes pour conserver un droit de regard dans l'entreprise.

L'accord ayant été réalisé, les préparatifs peuvent commencer et le 1^{er} août 1930 l'accord est signé et les premières mesures entrent simultanément en application. Douze autobus Renault et Panhard ainsi que trois camions avec remorque sont mis en service et les trains de voyageurs cessent de circuler à Castelnaudary et à Bram. Le 10 août le remplacement deviendra effectif sur Ouveillan et Fleury, le 15 sur Lastours — sauf le train ouvrier — le 1^{er} septembre des autobus arrivent sur Carcassonne - Lézignan et le 15 sur les autres lignes.

On constatera rapidement que le nouveau régime n'entraîne aucune réduction du déficit en 1930 et au cours des années suivantes l'entreprise ne bouclera son budget que grâce à la vente du matériel ferroviaire dont le produit servira, en outre, à acquérir un, puis trois autres autobus et deux camions supplémentaires en 1931.

Au cours du mois d'octobre 1930, 24 agents des TVA ayant atteint ou dépassé l'âge de la retraite quittent leur travail et 20 auxiliaires sont licenciés. En septembre 1931, 58 agents seront à leur tour licenciés.

Narbonne : un train des TVA passe, le long du canal, sous les voies du Midi, en direction d'Ouveillan : la ligne de Thézan emprunte le pont routier au premier plan.

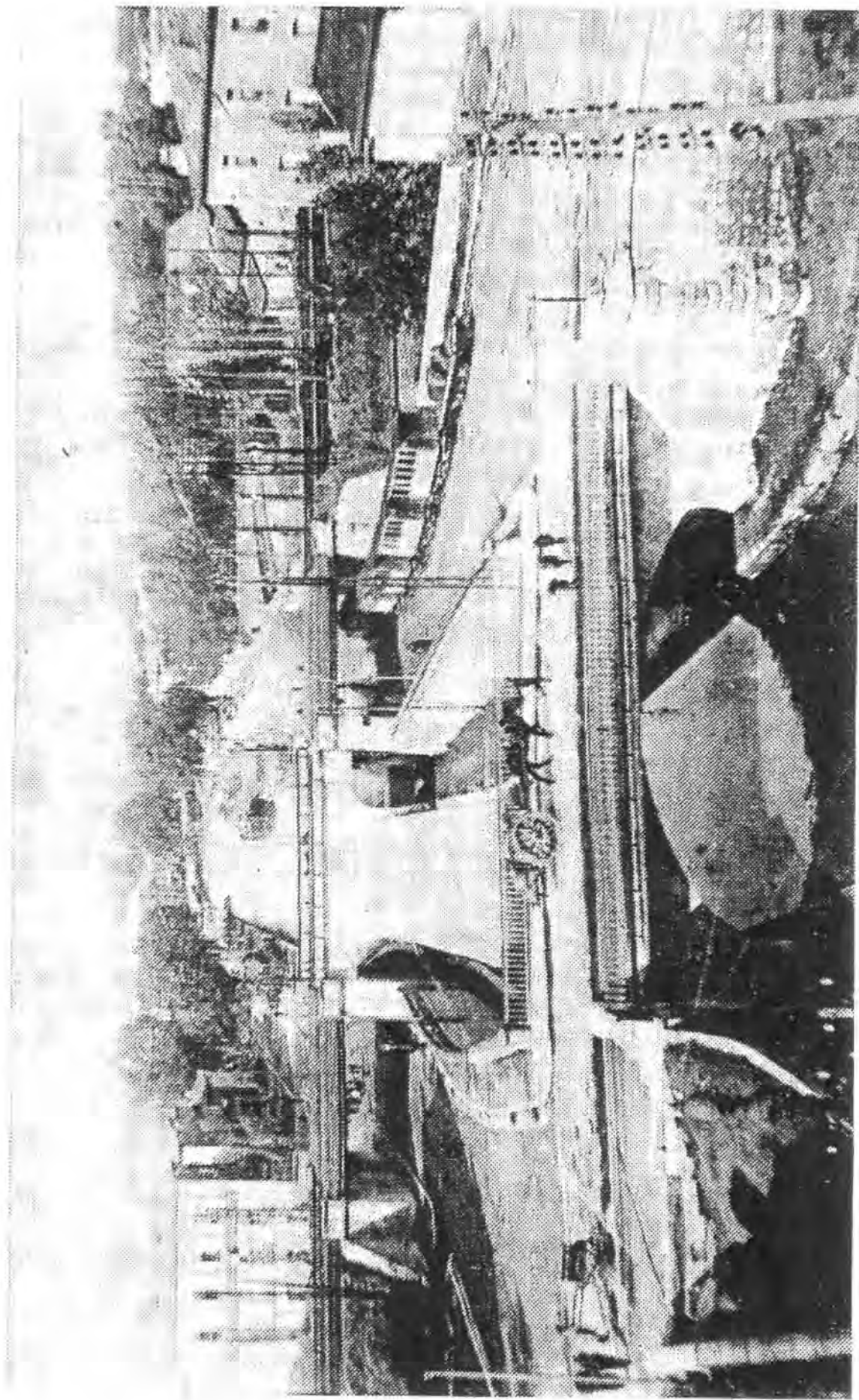
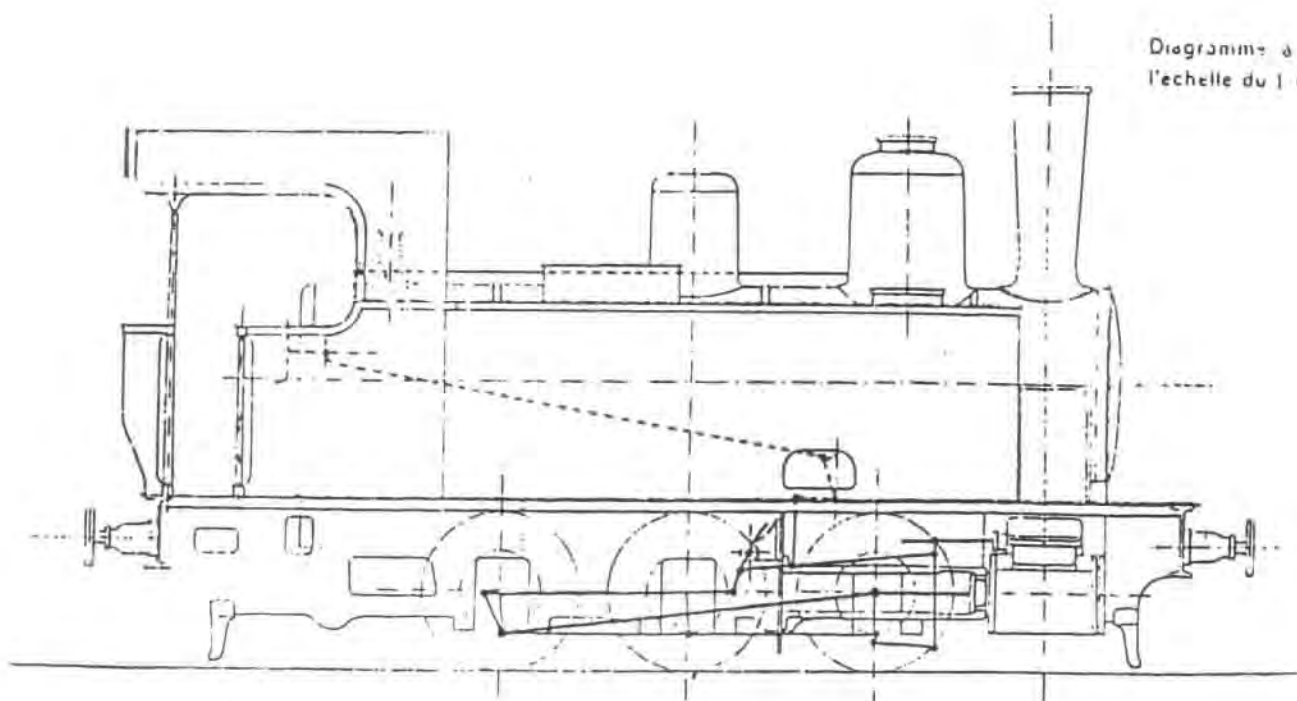


Diagramme à l'échelle du 1/43



Locomotive Corpet-Louvet à 6 roues couplées série I à 35 pour voie métrique.

CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

Poids en service	21,465 t	Longueur de chaudière	4,515 m
Surface de chauffe	4,208 m ²	Longueur hors tout	6,580 m
Surface des tubes	39,0554 m ²	Largeur hors tout	2,100 m
Surface de chauffe totale	43,2634 m ²	Hauteur cheminée	3,304 m
Surface de grille	0,7019 m ²	Capacité caisses à eau	2 400 litres
Capacité de la chaudière	2 150 litres	Capacité soutes à combustible ..	500 litres
Poids de chaudière	12,500 kg	Diamètre des cylindres	0,30 m
Nombre de tubes	108	Course des pistons	0,45 m
Longueur des tubes	2,561 m	Diamètre des roues	0,90 m
Diamètre des tubes	0,045 m	Empattement	2,10 m
Diamètre corps cylindrique	1,00 m		

lignes du réseau, l'effectif complet comprend 298 wagons, suivant une répartition que nous donnons plus bas. Mais, comme pour les locomotives, ce parc se révèle rapidement insuffisant, et le réseau reçoit, vers 1908, 100 nouveaux wagons.

Le matériel remorqué souffre de l'abandon d'entretien pendant la guerre. Aussi, entre le 3 mai 1921 et le 31 décembre 1923, il subit une révision totale.

Ce parc est complété de 100 wagons, vers 1908, dans les types plats, tombereaux et couverts, numérotés de H, I, ou K n° 400 à H, I, ou K n° 499.

Automotrices

Le 1^{er} juillet 1923, la Compagnie des Tramways de l'Aude com-

mande une automotrice à essence aux Ets Berliet à Venissieux.

Cette automotrice, d'une puissance de 40 ch et d'une capacité de 30 places, entre en service dès sa livraison qui intervient à la fin de l'année 1924.

Nous aurions aimé donner les caractéristiques complètes de cet engin. Malheureusement, malgré de longues et patientes recherches, nous n'avons pu les « découvrir ».

Il semblerait cependant, d'après la puissance, la capacité, les des-

Etat du Parc Marchandises des Tramways de l'Aude

- 20 fourgons, deux essieux, série Dfa, n° 1 à 29 (ces fourgons portent une fenêtre en bouts de caisse).
- 145 plats, deux essieux, série Ifr et II, n° 1 à 145, charge utile 10 tonnes (ces wagons plats ont une galerie à une extrémité).
- 65 tombereaux, deux essieux, série Ifm et I, n° 1 à 65, charge utile 10 tonnes (ces tombereaux n'ont pas de traverse de faitage).
- 53 couverts, deux essieux, série Kf et K, n° 1 à 53, charge utile 10 tonnes (ces couverts ont une porte coulissante sur chaque face).
- 6 plats, deux essieux, série I, n° 1 à 6, charge utile 10 tonnes (spécialement aménagés pour circuler par deux unités et permettre ainsi le transport de pièces longues de 12-13 m).