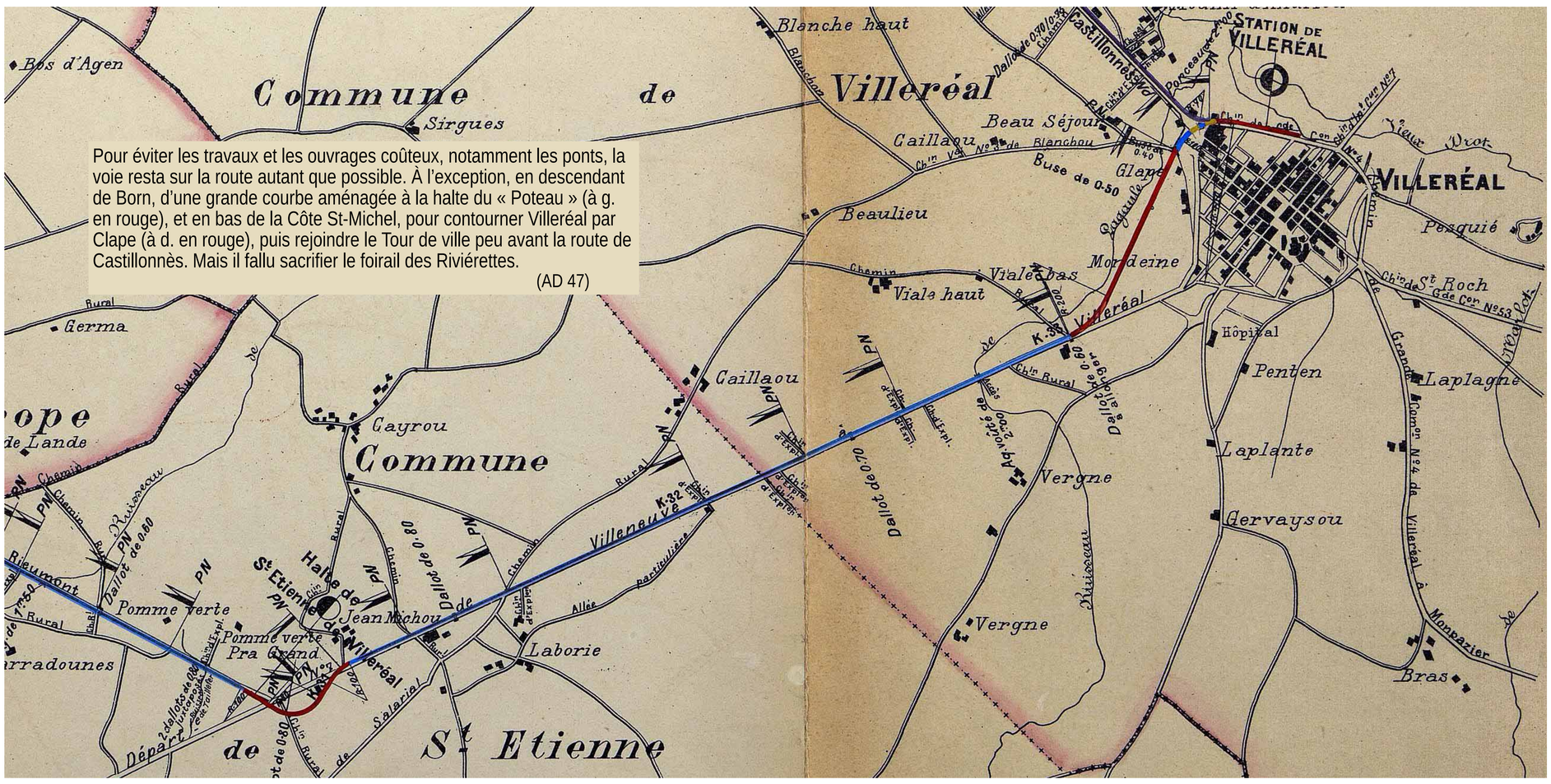
© 2017-2019 – Tous droits réservés – Jean-Paul Épinette, Mémoire de Villeréal et les ayants droit. Contact : memoire@villerealinfos.fr

1899 - Le progrès est allé plus vite que lui

ENCORE UN TRAIN DE RETARD

Il fut du tramway villeréalais comme du Dropt navigable un siècle plus tôt : il n'eut pas le temps de s'épanouir. À peine sur les rails, la guerre de 14 réduisit ses moyens matériels et humains. L'effort de guerre avait profité au moteur à explosion des camions et des blindés désormais reconvertis dans l'agriculture et le transport. Sur la route, le cocher de la diligence troqua les rênes et le fouet pour le volant d'un autocar...



Pour éviter les travaux et les ouvrages coûteux, notamment les ponts, la voie resta sur la route autant que possible. À l'exception, en descendant de Born, d'une grande courbe aménagée à la halte du « Poteau » (à g. en rouge), et en bas de la Côte St-Michel, pour contourner Villeréal par Clape (à d. en rouge), puis rejoindre le Tour de ville peu avant la route de Castillonnès. Mais il fallu sacrifier le foirail des Riviérettes.
(AD 47)

Le « tacot de Villeréal »
Une existence brève et chaotique

■ 1899 – Pour compléter le réseau des lignes nationales, on projette un réseau départemental de huit lignes dont Villeneuve - Monflanquin - Villeréal - Castillonnès.
■ 1902 – Le projet est contesté, puis modifié (1904).
■ 1908 – Le 30 juin, la ligne est déclarée d'utilité publique.
■ 1909 – Le chantier débute le 3 mai.
■ 1910 – Les 15 et 17 mars, à Villeréal, 120 terrassiers des voies ferrées font grève pour leurs salaires. Les propriétaires expropriés ne sont toujours pas indemnisés.
■ 1911 – Inauguration de l'unique ligne le 30 septembre. Trois trains quotidiens au départ de Villeréal à 5:10 ; 12:20 et 16:10. Retour de Villeneuve à 8:30 ; 12 ; 30 et 16:20. Le trajet dure deux heures et coûte 1,80 F en 2e classe.
■ 1914 – La guerre réduit le trafic à deux trains quotidiens.
■ 1917 – 1er juillet, service réduit à trois trains par semaine.
■ 1918 – Avec le retour de la paix, on rêve à... l'électrification. Mais on est réduit à deux trains au départ de Villeréal.
■ 1920 – On commence des travaux pour une ligne Monsempron - Cuzorn - Salles - Bonnenouvelle - Villeréal
■ 1923 – À Villeneuve, on raccorde le terminus provisoire de la Porte de Paris à la gare *(Cie Paris-Orléans)* via le pont neuf qu'une crue avait endommagé en 1922.
■ 1924 – Logement aux gares de Born et de Saint-Vivien.
■ 1925 – Le projet est réduit au réseau existant.
■ 1927 – Correspondance pour Tonneins à Beauregard.
■ 1929 – 5 août, fin du trafic voyageur. L'autocar a gagné.
■ 1933 – Le trafic marchandises est supprimé le 30 juin.
■ 1935 – La ligne est déclassée le 21 mai. Les rails et la ferraille sont vendus à l'Italie ; les gares à des particuliers.
■ 1974 – Le Département rembourse la dernière échéance de la dette (Emprunts de 1909, 1922 et 1924).

Pour contourner les virages de la côte de Born, on fit appel à un excavateur à vapeur pour enlever 10 000 m³ de roches. *(Coll. Jacques Laurière.)*

© 2017-2019 – Tous droits réservés – Jean-Paul Épinette, Mémoire de Villeréal et les ayants droit. Contact : memoire@villerealinfos.fr