

*brochure  
E. Laflaquin 674*

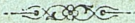
LETTRE  
SUR UN PROJET DE CHEMIN DE FER  
DE  
CASTELSARRASIN  
A GIMONT

(ou AUBIET)

PAR M. L. DE COINCY,

Ancien Sous-Préfet de CASTELSARRASIN.

BIBLIOTHEQUE  
DE LA VILLE  
DE PÉRIGUEUX.



PÉRIGUEUX

IMPRIMERIE J. BOUNET, COURS MICHEL-MONTAIGNE, 28.

—  
1872.

Z

398

LETTER

CASTLEBAR

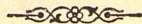
A. J. JONES

*Coincy*

LETTRE  
SUR UN PROJET DE CHEMIN DE FER  
DE  
CASTELSARRASIN  
A GIMONT  
(ou AUBIET)<sup>1</sup>

PAR M. L. DE COINCY,

Ancien Sous-Préfet de CASTELSARRASIN.



BIBLIOTHEQUE  
DE LA VILLE  
DE PÉRIGUEUX

PZ 398

PÉRIGUEUX

IMPRIMERIE J. BOUNET, COURS MICHEL-MONTAIGNE, 28.

—  
1872.

EP  
PZ 398  
C0002910697

# LETTRE

SEULEMENT PAR LA POSTE

Je vous prie de m'excuser de ne vous avoir pas écrit plus tôt.

J'ai été occupé, comme vous le savez, par les affaires de la maison.

Je vous envoie ci-joint le rapport que vous m'avez demandé.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute et respectueuse considération.

Je suis, Monsieur, votre très humble et très obéissant serviteur.

Je vous prie de croire, Monsieur, que je suis avec vous de tout coeur.

Je vous prie de croire, Monsieur, que je suis avec vous de tout coeur.

LE COMTE DE COINCY

LE COMTE DE COINCY

LE COMTE DE COINCY

1773

Plusieurs personnes m'ayant demandé mon avis sur la question du chemin de fer de la vallée de la Gimone, dont j'avais eu à m'occuper antérieurement, j'ai été amené à publier la réponse que j'avais faite à l'une d'elles.

Son caractère même de correspondance particulière sollicite l'indulgence du lecteur. En la publiant, j'accepte d'avance, au profit de l'œuvre elle-même, les critiques qu'elle pourra m'attirer. Cette lettre n'a pas la prétention d'être exempte d'erreurs, ni celle d'avoir abordé complètement tous les points de vue de la question. Elle ne se recommande que par l'intention qui l'a dictée, et c'est sous le bénéfice de cette réserve formelle que je la livre aux personnes qu'anime l'intérêt du département de Tarn-et-Garonne.

L. DE COINCY.

JÉVAH, près St-Astier (Dordogne), 10 août 1872.



MON CHER AMI,

J'approuve fort vos idées, et je pense, comme vous, qu'il faut travailler plus que jamais à développer les travaux productifs ; après la régénération morale du pays, il n'y a pas d'œuvre plus importante. Le paiement des cinq milliards d'indemnité de guerre n'enlève pas seulement un capital considérable ; il enlève surtout l'instrument d'échange, et cette cause d'épuisement est à un tel point plus grave que l'autre qu'il est encore douteux, à l'heure actuelle, que cette indemnité énorme ne dépasse pas les forces du pays. Il peut la payer ; mais combien de temps lui faudra-t-il pour se relever sous cette charge écrasante ?

Une somme de métal monnayé, égale non pas à cinq milliards, mais à une fraction considérable de cinq milliards, étant enlevée de la circulation

de la France et exportée, il faut faire en sorte qu'elle rentre, sinon le pays sombrerait au milieu de crises inévitables.

Il n'existe, pour atteindre ce but, qu'un seul moyen, c'est de développer notre production nationale et d'augmenter l'exportation de nos excédants. La vente de ces excédants à l'étranger ramènera en France une partie du métal monnayé exporté, et la puissance du remède augmentera à mesure même qu'il agira.

Mais pour que cette vente à l'étranger soit possible dans une large proportion, il faut que les conditions de production soient telles que le produit français puisse lutter avec avantage sur le marché étranger ; et personne n'ignore que le perfectionnement des voies de transport est l'une des principales parmi ces conditions.

Il faut donc, entre autres choses, tendre par tous les moyens à augmenter le réseau de nos voies ferrées dans des conditions économiques de construction et, par suite, de tarifs.

C'est vous dire que je vais beaucoup plus loin que vous ; non-seulement j'approuve vos idées, au point de vue théorique, en ce qui touche le Tarn-et-Garonne, mais encore je suis d'avis que le moment n'est pas mal choisi pour en poursuivre l'exécution.

On peut y rencontrer des difficultés ; mais je crois qu'avec des efforts soutenus on peut réussir, et c'est ce que je vais essayer de vous démontrer.

Il a souvent été question, dans le département, de plusieurs lignes de chemin de fer d'intérêt local ; mais, parmi elles, il y en a une qui se distingue des autres par une plus grande facilité d'exécution, des conditions d'exploitation plus économiques, des prévisions de trafic plus considérables : c'est la ligne de Castelsarrasin à Gimont, en suivant la vallée de la Gimone.

Je ne nie pas l'importance que pourraient avoir les autres lignes ; mais je crois que la prudence et le bon sens conseillent, plusieurs lignes étant en présence, de commencer par celle qui donnera les meilleurs résultats. On peut, il est vrai, en raison de cette préférence, prévoir certaines difficultés, lorsqu'il s'agira de demander une subvention au Conseil général du département. Les arrondissements non traversés par la ligne du chemin de fer pourraient opposer quelque résistance à un vote de fonds qui grèverait tout un département au profit d'un seul arrondissement. Mais, sans entrer dans les raisons d'un ordre plus général, il me semble que la question de principe une fois décidée, le Conseil général pourrait difficilement résister à la modération et à la justesse de l'argument suivant :

« Voici plusieurs projets de lignes de chemin  
» de fer. Nous demandons qu'ils soient tous étu-  
» diés d'une manière sommaire et qu'un rapport  
» soit soumis au Conseil général. Celui-ci ordon-  
» nera alors les études complètes du tracé qui lui  
» paraîtra avoir le plus de droits à la priorité. Il  
» est évident qu'on ne peut les exécuter tous en  
» même temps ; il faut donc commencer par celui  
» qui se présente dans des conditions telles qu'il  
» est incontestablement le plus facile et le plus  
» productif.

» Or, il suffit de regarder une carte du dépar-  
» tement pour reconnaître que le prix kilométri-  
» que de construction est forcément beaucoup  
» moins élevé pour la ligne de la Gimone que  
» pour les autres lignes.

» Écartons donc toute question de susceptibi-  
» lité et de jalousie, et réunissons-nous dans un  
» commun effort pour exécuter une œuvre utile  
» d'une manière rationnelle et logique ! »

Il me paraît impossible qu'un Conseil aussi éclairé et aussi dévoué aux intérêts du département que celui du Tarn-et-Garonne n'admette pas la justesse de ce raisonnement. L'étude sommaire que l'ingénieur en chef du département lui présenterait le confirmerait certainement dans cette manière de voir.

Il faut bien enfin tenir compte des vœux exprimés par les intéressés.

Depuis 1866, le Conseil d'arrondissement de Castelsarrasin n'a pas laissé passer une occasion de demander la construction du chemin de fer de la Gimone. Dans sa session de 1870, il vota une résolution explicite et détaillée, appuyée sur une pétition couverte de plusieurs milliers de signatures. Il insista de nouveau en 1871.

Les mêmes efforts, les mêmes aspirations se sont produits dans le département du Gers que cette ligne doit traverser.

Des études y ont même été commencées, et les représentants des cantons intéressés s'y sont occupés sérieusement de la question depuis plusieurs années.

La manifestation de ces opinions a, par leur concert même, une réelle importance, et elle indique clairement l'existence de besoins réels et urgents à satisfaire.

Laissez-moi maintenant examiner cette ligne au point de vue de l'intérêt des populations desservies, de l'intérêt général et de l'intérêt de la Compagnie du Midi, et indiquer ensuite sommairement, d'une part la dépense de construction de cette ligne, d'autre part le moyen de pourvoir à cette dépense.

**Intérêt des populations desservies.**

Le tracé général du chemin de fer suivrait à peu près la direction suivante en partant de Castelsarrasin (1).

Il se raccorderait au chemin de fer du Midi, côté de Montauban, à environ un kilomètre de la station, traverserait le canal à un kilomètre plus loin par un passage supérieur, décrirait en ce point une courbe, irait franchir la Garonne en un point situé entre le pont de Trescasses et celui de Belleperche, suivrait dès-lors la vallée de la Gimone par Laffite, La Bourgade, Larrazet, Beaumont, Auterive, Gimat. Le chemin de fer entrerait alors dans le département du Gers et arriverait à Solomiac.

Deux tracés se présenteraient ensuite, et le choix dépendrait du vote qui interviendrait dans le Conseil général du département du Gers.

L'un d'eux, continuant à suivre la vallée de la Gimone, passerait à deux ou trois kilomètres de Labriche, à la même distance de Mauvezin, desservirait Saint-Orens, Touget, Saint-Germain et aboutirait à Gimont, où il se raccorderait à la ligne d'Auch à Toulouse.

(1) Il n'est pas besoin de dire que ces indications tout approximatives sont faites en dehors de toute étude exacte sur le terrain.

L'autre tracé franchirait, entre Solomiac et Mauvezin, les coteaux qui séparent la vallée de la Gimone de celle de l'Arrats, desservirait comme l'autre Labriche et Mauvezin et suivrait la vallée de l'Arrats, par Saint-Sauvy et le moulin de Lassale, jusqu'à Aubiet, où il se raccorderait également au chemin de fer d'Auch à Toulouse.

L'importance de ce chemin de fer, pour les populations desservies, n'est pas douteuse. La riche région située entre Castelsarrazin et la ligne d'Auch à Toulouse se trouverait reliée au réseau du midi. L'exportation de ses produits se trouverait dégrevée d'une portion notable des frais de transport, en même temps que la valeur des terrains augmenterait. Les céréales, le vin, les fourrages, le bétail, les fruits et légumes fourniraient un trafic d'exportation considérable, tandis que les matières premières, telles que chaux, plâtre, engrais naturels et artificiels, pierres à bâtir, fer, etc., etc., pénétreraient en abondance dans le pays et apporteraient un précieux concours à sa production.

Pour ne citer qu'un exemple, le canton de Beaumont produit environ annuellement :

30,000 hectolitres de vin.

80,000 id. de froment.

25,000 id. d'avoine.

10,000 hectolitres de maïs.

10,000 id. de pommes de terre.

5,000 id. de haricots.

12,000 id. de fèves.

Une quantité considérable d'ail (valeur 300,000 fr.)

Une quantité considérable de graine de trèfle.

60,000 quintaux métriques de foin.

25,000 id. de fourrages artificiels.

La statistique y compte environ 7,000 têtes de gros bétail, 8,000 moutons, 50,000 poules, 15,000 oies, canards et dindes.

On exporte, en outre, de la toile, de la faïence et de la quincaillerie en grande quantité.

Il en est de même, dans des proportions diverses, de toutes les localités traversées. L'importance des marchés de céréales de Castelsarrasin et de Beaumont augmenterait encore. Labourgade, Larrazet, exporteraient leur pierre à chaux ; le sud du canton de Beaumont, ses pierres à bâtir. Le marché de bestiaux de Lavit (à 12 kil. de Beaumont) se développerait considérablement et fournirait à la ligne un trafic important.

Sans examiner la partie du parcours situé dans le département du Gers, il est clair que Mauvezin, Solomiac, Gimont ou Aubiet se trou-

vent dans la même situation que Beaumont, tout le pays environnant, déjà fort riche par lui-même, trouvera dans l'établissement d'une voie ferrée les éléments d'un avenir prospère et fécond.

**Intérêt général. — Intérêt de la Compagnie  
du Midi.**

Au point de vue de l'intérêt général, l'avantage de la ligne de la Gimone est de raccourcir le parcours des voyageurs et des marchandises provenant de l'est et du centre de la France, à destination de la partie sud-ouest du réseau pyrénéen, c'est-à-dire qui, arrivant par la ligne de Lexos, se rendent à Auch, Tarbes, Pau, Mont-de-Marsan, Bayonne et les régions desservies, et réciproquement.

En effet, le parcours de Castelsarrasin à Auch est de :

Par Agen .....	120 kilomètres.
Par Toulouse .....	150 —
Par Beaumont et Aubiet....	90 (environ).
Par Beaumont et Gimont...	100 id.

C'est donc au moins une réduction de  $\frac{1}{5}$  sur la longueur de ce parcours.

La distance de Montauban à Auch est de :

Par Agen .....	140 kilomètres.
Par Toulouse .....	130 —

Par Beaumont et Aubiet.... 110 (environ).

Par Beaumont et Gimont... 120 id.

C'est-à-dire près de  $\frac{1}{6}$  de réduction par la ligne de Beaumont.

On voit qu'au point de vue du transit, le tracé d'Aubiet est notablement supérieur à celui de Gimont. Au point de vue du trafic local, l'importance de Gimont, chef-lieu de canton, est plus considérable que celle d'Aubiet. Les études ultérieures sur le trafic probable de la ligne sont indispensables pour apprécier la valeur comparative des deux tracés.

Par cela même que le parcours du transit est réduit, l'intérêt de la Compagnie du Midi paraît opposé à la construction de la ligne ; et il est juste de considérer que les lignes du nouveau réseau étant en général peu productives pour les Compagnies, il y aurait peu d'équité à leur créer, en dehors des conditions primitives de leur concession, une concurrence ruineuse, s'il n'y avait pas en présence un intérêt majeur.

Or, d'un côté, cet intérêt existe ; d'un autre côté, il est plus que probable, il est certain que la perte éprouvée sur le transit par la Compagnie du Midi sera plus que compensée par l'augmentation de circulation de voyageurs et de marchandises créée par la ligne elle-même.

En résumé, *admettre l'indifférence complète de la Compagnie du Midi dans la question paraît être l'expression la plus exacte de la vérité.*

**Aperçu sommaire de la dépense de construction.**

Il est difficile, sans une étude sommaire faite sur le terrain, de donner un chiffre exact de la dépense de construction de la ligne en question ; mais on peut la déterminer approximativement par la comparaison de cette ligne avec d'autres lignes construites ou étudiées complètement.

Il est reconnu, en premier lieu, que l'on peut, dans un terrain facile, établir des lignes d'intérêt local, c'est-à-dire dans des conditions économiques, au prix de 120,000 francs le kilomètre. Sur cette base, le prix de construction de la ligne dans le parcours de Tarn-et-Garonne, en comptant approximativement sur une longueur de 45 kilomètres, serait de **5,400,000 francs.**

— Le chemin de fer départemental de Fougères a coûté 80,000 francs le kilomètre ; mais il a fallu, après sa mise en exploitation, parer à des insuffisances de dépense, et la construction est revenue, en définitive, à près de 120,000 fr. le kilomètre.

— La ligne d'Aubigné à la Flèche (1) a coûté 3,004,630 francs pour 34 kil., soit 88,370 francs le kilomètre.

— Le projet définitif du chemin de fer départemental de Mussidan à Bergerac porte le prix de construction à environ 120,000 francs le kilomètre.

— Les chemins de fer départementaux de l'Alsace ont été construits dans les mêmes conditions de prix.

— La ligne de Toulouse à Bayonne (2), construite dans des conditions moins économiques qu'un chemin de fer départemental, a coûté 46,130,120 francs pour 320 kilomètres, soit 143,000 francs le kilomètre.

— Enfin celle de Poitiers à Limoges (3), dans des conditions moins économiques également, a coûté 17,784,435 francs pour 111 kilomètres, soit 160,000 francs le kilomètre.

Je vais prendre maintenant un point de comparaison dans une ligne plus difficile que celle

(1) Rapport à l'assemblée générale de la Compagnie d'Orléans du 26 mars 1872.

(2) Rapport à l'assemblée générale de la Compagnie du Midi du 29 avril 1872.

(3) Rapport à l'assemblée générale de la Compagnie d'Orléans du 26 mars 1872.

de la Gimone, et l'examiner avec quelque détail, en m'occupant seulement du parcours du département de Tarn-et-Garonne.

Le projet définitif du chemin de Limoges à Angoulême fixe la dépense, pour une longueur de 98,7 kilomètres, à la somme de :

1 <sup>o</sup> Part de l'État (achat de terrains, terrassements, ouvrages d'art, stations, maisons de garde) .....	11,963,644 <sup>f</sup>
--	-------------------------

2 <sup>o</sup> Part de la Compagnie (voie de fer, clôtures, plantations, matériel roulant) .....	8,446,071
--	-----------

En réduisant ces chiffres proportionnellement à la longueur de quarante-cinq kilomètres, on trouve :

1 <sup>o</sup> .....	5,449,220 <sup>f</sup>
2 <sup>o</sup> .....	3,882,000

Il faut maintenant apprécier les différences que comportent les conditions d'établissement d'un chemin de fer d'intérêt local.

Dans ce cas, la deuxième partie de la dépense reste à peu près la même; mais comme elle doit être toutefois réduite, en raison de la modification ou de l'absence des clôtures (Loi du 12 juillet 1865, art. 4.) et des économies possibles sur tous les points, on peut se considérer comme au-

dessus de la vérité, en admettant un chiffre de 3,500,000 francs pour cette partie de la dépense.

Quant à la première partie, on pourrait approximativement l'établir ainsi :

Achat de terrains.....	350,000 <sup>f</sup>
Longueur.....	45 <sup>*</sup>
Largeur moyenne.....	15
Valeur moyenne.....	5,000 <sup>f</sup>
	337,500 <sup>f</sup>
Sept maisons de garde à 5,000 fr.	35,000
Sation de Castelferrus.....	20,000
— Laffite.....	20,000
— Larrazet.....	20,000
— Beaumont.....	35,000
— Gimat.....	20,000
— Castelsarrasin ( aug- mentation des bâtiments existants, s'il y a lieu	10,000
(1) Point métallique sur la Garonne (longueur, culées comprises, 200 <sup>m</sup> ; (2) hauteur au-dessus de l'étiage, 8 <sup>m</sup> ).....	350,000
<i>A reporter</i> .....	860,000 <sup>f</sup>

(1) Le viaduc de Ceindeau (ligne de Brives), de 312<sup>m</sup> de long sur 24<sup>m</sup> de hauteur, a coûté 192,000 francs.

Le viaduc de Lafarge (ligne de St-Yrieix), a été évalué, dans le projet définitif, à 220,000 francs pour 310<sup>m</sup> de longueur sur 15<sup>m</sup> de hauteur.

(2) Le pont suspendu de Trescasses a une longueur de 260<sup>m</sup>; celui de Belleperche, 155<sup>m</sup> (culées comprises). Le prix de construction a été d'environ 100,000 francs.

En évaluant le prix du pont en briques et pierre comme prix d'un viaduc de 200<sup>m</sup> de longueur sur 12<sup>m</sup> de hauteur, à 90 fr. le mètre carré de surface latérale, on trouve 216,000 francs.

<i>Report</i> .....	860,000 <sup>f</sup>
Pont du Canal et terrassements pour les rampes (environ 70,000 mè- tres cubes.....	180,000
Ponts, ponceaux et chemins.....	150,000
Terrassements, à 15 francs le mètre courant de ligne.....	675,000
Atelier de réparations.....	150,000
Bureaux de la Compagnie.....	100,000
Indemnité au concessionnaire des ponts de Belleperche et de Trescasses.	100,000
	<hr/>
	2,215,000 <sup>f</sup>
Imprévu, 10 %.....	221,500
	<hr/>
	2,436,500 <sup>f</sup>

*Soit 2,500,000 francs pour la première partie de la dépense.*

*En y joignant le montant de la deuxième partie, soit 3,500,000 francs, on arrive au chiffre de 6,000,000 de francs.*

Je suis convaincu que ce chiffre ne serait non-seulement pas dépassé, mais même atteint, et je puis ajouter que tel est, à première vue, l'avis d'hommes compétents.

Il est bon de remarquer que toutes les évaluations ont été portées à un chiffre élevé, que

le total dépasse de 600,000 francs le chiffre résultant du prix de 120,000 francs par kilomètre, et que le prix kilométrique ressortirait à 133,333 francs, chiffre reconnu certainement par tous les hommes du métier comme très-élevé.

#### Dépenses d'exploitation.

Il serait trop long et peu utile d'entrer dans le détail de l'évaluation de la dépense d'exploitation. Cette évaluation ne peut trouver sa place que dans une étude complète. Il suffit de considérer que l'on admet généralement, dans les grandes Compagnies, que le montant annuel des dépenses totales d'exploitation s'obtient en multipliant par 1,000 francs le nombre de kilomètres et le nombre quotidien de trains. Or, sur une ligne comme celle de la Gimone, trois trains mixtes descendant et trois montant seraient certainement suffisants.

Les dépenses d'exploitation pourraient donc s'évaluer sur cette base à 270,000 francs, produit de la multiplication de 1,000 francs par 6 trains et par 45 kilomètres.

Mais il est bon d'observer que les dépenses d'exploitation de la Compagnie du Midi (nouveau réseau, 1088<sup>k</sup>) se sont élevées, en 1871 (1), à

(1) Rapport à l'assemblée générale du 29 avril 1872.

9,096,050 francs pour une fréquentation quotidienne moyenne sur la ligne entière de 9 trains par jour, soit 929 francs par kilomètre et par train. — En adoptant, au lieu de 1,000 francs, ce chiffre de 929 francs par kilomètre et par train, on arrive à une dépense annuelle de 250,830 fr.

On peut aussi y arriver par un autre calcul :

Sur le nouveau réseau de la Compagnie du Midi, la dépense a été, en 1871 (1), de 2 fr. 65 c. par kilomètre de parcours de trains. Or, il est juste d'admettre au moins une diminution de 0 fr. 10 c. sur ce prix pour une ligne d'intérêt local ; diminution portant, d'une part, sur l'administration centrale et les frais généraux, et, d'autre part, sur la surveillance et l'entretien de la ligne.

Le produit de 2 fr. 55 c. par le nombre de kilomètres de parcours des trains donnerait 251,302 fr. 50 c.

*Nous pouvons donc admettre le chiffre de 250,000 fr. pour celui des dépenses d'exploitation de la ligne ; soit 5,575 fr. par kilomètre.*

#### **Produit de l'exploitation.**

En l'absence de données exactes sur le trafic de la ligne projetée, données qui ne peuvent être

(1) Rapport à l'assemblée générale du 29 avril 1872.

acquises que par une enquête et une étude complète sur les lieux, il n'est possible de procéder que par analogie et comparaison.

Sur le nouveau réseau de la compagnie du Midi, le produit kilométrique des trains a été de 4 fr. 64 c. en 1871.

Cette base donnerait pour les 45 kilomètres, à 6 trains par jour, 457,272 fr., soit 10,160 fr. par kilomètre de ligne. En déduisant de ce chiffre celui de 5,575 fr. trouvé plus haut, on arrive à 4,585 fr. pour le produit net kilométrique.

Mais il faut remarquer que cette base de 4 fr. 64 c. s'applique à l'année 1871, année dans laquelle, après une assez longue période d'exploitation du nouveau réseau, le produit brut kilométrique a atteint le chiffre de 13,348 fr. En ne prenant que le chiffre de l'année 1866, qui est de 9,764 fr., on arrive, en déduisant toujours 5,575 francs pour dépenses d'exploitation, à un produit net de 4,189 fr.

*Il est prudent d'admettre que ce produit ne dépassera pas à l'origine 4,000 fr. pour augmenter ensuite (1).*

(1) On trouvera plus loin un tableau B indiquant l'intérêt annuel de plusieurs chiffres de capital-actions correspondant à plusieurs chiffres de produit net kilométrique.

### Voies et moyens.

La combinaison suivante permettrait de couvrir, sans trop de difficulté, la dépense de construction du chemin de fer, et de parer, pendant les cinq premières années aux insuffisances du produit kilométrique. Je ne la propose ici qu'à titre de simple indication, car il est évident qu'on pourrait en choisir bien d'autres.

Je répète que je ne m'occupe en ce moment que de ce qui regarde le département de Tarn-et-Garonne.

A défaut de la compagnie du Midi, qui ne se chargerait probablement pas de la concession de la ligne, une compagnie se formerait au capital de 5,000,000 fr., divisé en 10,000 actions de 500 francs, sur lesquelles il ne serait versé que 400 fr., soit 4,000,000 fr.

Le département accorderait une subvention de 1,500,000 fr., et, en vertu de l'article 5 de la loi du 12 juillet 1865, l'Etat en accorderait une de 500,000 fr.

La Compagnie concessionnaire aurait ainsi les 6,000,000 fr. nécessaires pour la construction de sa ligne; mais, afin d'éviter les difficultés que pourrait rencontrer le département dans un emprunt direct, et celles qui pourraient résulter de la si-

tuation obérée actuellement du Trésor, la Compagnie pourrait se charger de trouver elle-même l'argent nécessaire dans les conditions suivantes :

L'Etat ne verserait les 500,000 fr. qu'au bout de trente ans (sauf une modification indiquée plus loin) et en servirait pendant ce temps l'intérêt à 5 %. Le département s'engagerait à verser annuellement, pendant trente ans, une somme de 90,000 fr., ce qui équivaldrait pour lui à un emprunt à 6 %, intérêt et amortissement compris.

La Compagnie créerait, de son côté, 20,000 obligations de 100 fr. 4 %, amortissables en 35 ans, qu'elle placerait dans le pays. Le paiement des intérêts et l'amortissement de ces obligations seraient garantis par les annuités de 115,000 fr. provenant du département et de l'Etat, conformément au tableau d'amortissement inséré plus loin. La combinaison d'amortissement qui y est indiquée permet, en outre, de prélever, au profit des actions, pour parer aux premières insuffisances de revenu, savoir :

1 <sup>re</sup> année.	. .	40,000 fr.
2 <sup>e</sup>	— . .	30,000
3 <sup>e</sup>	— . .	20,000
4 <sup>e</sup>	— . .	20,000
5 <sup>e</sup>	— . .	20,000 ( <i>V. le Tableau C</i> ).

La question se résout donc en ce point : versement annuel par le département et les communes intéressées d'une somme de 90,000 fr. pendant trente ans.

#### 1<sup>o</sup> Communes intéressées.

Dans les communes intéressées, le centime des contributions directes (*V. le Tableau A inséré plus loin*) donne environ 3,500 fr., et elles sont chargées d'environ 12,5 centimes extraordinaires pour travaux spéciaux, prenant fin à des époques diverses.

Il ne serait pas exagéré de leur demander 3 centimes  $1/2$  annuels pendant trente ans, soit *12,000 fr. par an*, surtout en raison des facilités que donne l'art. 3 de la loi de 1865, sur les chemins de fer d'intérêt local, relativement à l'emploi des fonds des chemins vicinaux.

#### 2<sup>o</sup> Département.

Le département de Tarn-et-Garonne ne supporte actuellement que six centimes extraordinaires. Malgré cette situation, relativement assez bonne (1), il ne serait pas d'une bonne admi-

(1) « Notre département se trouve dans une situation financière, je ne dirai pas des plus rassurantes, mais même des plus exceptionnellement avantageuses. »

(Rapport de M. de Mauvoisin au Conseil général, séance du 28 octobre 1871.)

nistration de lui proposer de nouvelles charges pour une dépense improductive ou de peu d'utilité ; mais pour une œuvre aussi féconde que celle du chemin de fer de la Gimone, il semble qu'il n'y a pas lieu de reculer devant un sacrifice important. Le département pourrait, semble-t-il, sans dépasser les limites d'élasticité de son budget, s'imposer pour trente années 3 centimes 1/2 par an, produisant une somme d'environ 78,000 francs.

Il pourrait, d'ailleurs, stipuler dans l'acte de concession, comme cela a lieu entre l'Etat et les grandes Compagnies, qu'au delà d'un certain taux d'intérêt du capital-actions, le surplus du produit kilométrique serait partagé entre lui et la Compagnie. Il y aurait là une ressource éventuelle qui lui permettrait, à la longue, de rentrer dans une partie de ses avances.

La subvention annuelle de 90,000 francs peut donc s'obtenir sans des sacrifices exagérés.

#### **Département du Gers.**

Il n'y a pas lieu de m'occuper ici du département du Gers, où la question a été étudiée par des hommes très-compétents.

Il me suffira d'ajouter que, si on appliquait à ce département la combinaison et les chiffres proposés pour le Tarn-et-Garonne, on obtiendrait

les résultats suivants, calculés pour un parcours  
de 25 kil. .

Augmentation du capital-actions,	
5,555 actions.....	2,777,775 <sup>f</sup>
devant verser les 4/5.....	2,555,555

Augmentation du capital-obliga-	
tions, 11,111 obligations.....	1,115,110

Subvention annuelle du départe-	
ment.....	50,000

Subvention de l'État.....	13,888
---------------------------	--------

Ainsi, mon cher ami, vous voyez que, tout en reconnaissant les difficultés du projet qui nous occupe, il ne faut pas se les exagérer. Il faut, par la persuasion, amener un concours unanime d'opinions; et, croyez-le bien, c'est là une force irrésistible qui finit toujours par triompher.

Que tous ceux qui sont déjà favorables à cette idée fassent un peu de propagande autour d'eux, et le but sera bientôt atteint.

Comme moyen pratique de procéder dans cette affaire, je crois qu'il conviendrait d'adopter la marche suivante :

Saisir le conseil général à la prochaine session du projet en question.

Lui demander de faire procéder par l'ingénieur en chef du département à une première étude de la ligne et, au besoin, des autres lignes dont il a été question dans le département, et d'ouvrir un crédit à cet effet.

Lui demander, en outre, de déléguer un de ses membres pour s'entendre avec les représentants du département du Gers.

Une fois ces points obtenus, faire, jusqu'à la prochaine session, la propagande la plus active possible en faveur d'une œuvre si utile et si féconde pour l'avenir.

Je serais heureux, mon cher ami, si j'avais réussi, comme je me le proposais, à dissiper les dernières hésitations de votre esprit, et si j'obtenais de votre part une approbation complète et sans réserve.

L. DE COINCY,

JÉVAH, près St-Astier (Dordogne), 15 juillet 1872.

# TABLEAU D'AMORTISSEMENT.

20,000 OBLIGATIONS DE 100 FRANCS.

ANNUITÉS DE	{	Département..	90,000 fr.	Prélèvement sur le capital de 500,000 fr. dû par l'Etat.	{	1 <sup>re</sup> Année...	40,000 fr.
						2 <sup>e</sup>	30,000
						3 <sup>e</sup>	20,000
						4 <sup>e</sup>	20,000
						5 <sup>e</sup>	20,000

Années.	Sommes à répartir à la fin de chaque année.	INTÉRÊTS à payer.	SOMME disponible pour l'amortissement.	OBLIGATIONS amorties.	OBLIGATIONS restant à la fin de chaque année.
1	115,000' »	80,000'	35,000'	350	19,650
2	113,000 »	78,600	34,400	314	19,306
3	111,500 »	77,224	34,276	342	18,964
4	110,500 »	75,856	34,644	347	18,617
5	109,500 »	74,468	35,132	351	18,266
6	108,500 »	73,064	35,436	354	17,912
7	Id.	71,648	36,852	369	17,543
8	Id.	70,172	38,328	383	17,160
9	Id.	68,640	37,860	379	16,781
10	Id.	67,124	41,376	414	16,367
11	Id.	65,468	43,032	430	15,937
12	Id.	63,748	44,752	447	15,490
13	Id.	61,960	46,540	466	15,024
14	Id.	60,096	48,404	484	14,540
15	Id.	58,160	50,340	503	14,037
16	Id.	56,148	52,352	524	13,513
17	Id.	54,052	54,448	544	12,969
18	Id.	51,876	56,624	566	12,403
19	Id.	49,612	58,888	589	11,814
20	Id.	47,256	61,244	613	11,201
21	Id.	44,804	63,696	637	10,564
22	Id.	42,256	66,244	662	9,902
23	Id.	39,608	68,892	689	9,213
24	Id.	36,852	71,648	717	8,496
25	Id.	33,984	74,516	745	7,751
26	Id.	31,004	77,496	775	6,976
27	Id.	27,904	80,596	806	6,170
28	Id.	24,680	83,820	838	5,332
29	Id.	21,328	87,172	872	4,460
30	Id.	17,840	90,660	906	3,554
Sommes employées à l'amortissement.					
31	367,571 40	14,216	55,400	554	3,000
32	327,779 97	12,000	55,400	500	2,500
33	291,668 96	10,000	50,000	500	2,000
34	253,752 40	8,000	100,000	1000	1,000
35	161,439 02	4,000	100,000	1000	»
61,439 02		reste disponible.	2,000,068		20,000

TABLEAU A.

*Du principal des quatre contributions directes et des impositions extraordinaires (en chiffres ronds) pour 1871.*

PERCEPTIONS.	PRINCIPAL.	IMPOSITIONS extraordinaires.
Castelsarrasin. ....	76,000	12,000
Saint-Nicolas. ....	60,000	6,000
Labourgade. ....	44,000	8,000
Sérignac. ....	37,000	3,900
Lavit. ....	39,000	5,000
Beaumont. ....	61,000	4,700
Faudoas. ....	41,000	4,000
TOTAL. ....	348,000	43,600

TABLEAU B.

KILOMÈTRES.	PRODUIT NET Kilométrique.	PRODUIT NET Total.	INTÉRÊT 0/0 D'UN CAPITAL DE		
			3,500,000 f	4,000,000 f	4,500,000 f
45	3,000	135,000	3,85	3,37	3,00
	3,500	157,500	4,50	3,93	3,50
	4,000	180,000	5,14	4,49	4,00
	4,500	202,500	5,79	5,05	4,50

TABLEAU C.

*Tant pour cent correspondant aux prélèvements au profit du capital-actions.*

PRÉLÈVEMENT.	CAPITAL DE		
	3,500,000	4,000,000	4,500,000
40,000 f	1,14 %	1,00	0,88
30,000	0,85	0,75	0,66
20,000	0,57	0,50	0,44

## NOTE

Le département du Tarn-et-Garonne, en vertu de l'autorisation législative du 18 juillet 1866, est imposé de six centimes extraordinaires pour subvenir à la dépense de travaux d'utilité publique.

Le budget de l'année 1872 a été présenté dans les conditions suivantes :

Dépenses ordinaires.....	894,202 <sup>f</sup> 71 <sup>c</sup>
--------------------------	--------------------------------------

Recettes ordinaires.....	902,958 85
--------------------------	------------

EXCÉDANT DE RECETTES...	8,756 <sup>f</sup> 14 <sup>c</sup>
-------------------------	------------------------------------

Dépenses extraordinaires.....	162,584 <sup>f</sup> 41 <sup>c</sup>
-------------------------------	--------------------------------------

Recettes extraordinaires.....	233,933 54
-------------------------------	------------

EXCÉDANT DE RECETTES...	71,349 <sup>f</sup> 13 <sup>c</sup>
-------------------------	-------------------------------------

EXCÉDANT total de recettes (toutes les dépenses de la défense nationale payées).....	80,105 27
--	-----------

En outre, pendant les années 1873, 1874, 1875, 1876, le département recevra de l'État, à titre de remboursement, pour la défense nationale, quatre annuités de 100,000 fr. chacune.

## CONSEIL D'ARRONDISSEMENT DE CASTELSARRASIN.

*Séance du 18 Juillet 1870.*

.....

Mais un projet bien autrement sérieux préoccupe les populations de cette vallée (Gimone) et du reste de l'arrondissement. Le conseil a émis plusieurs fois un vœu en faveur de la construction d'un chemin de fer dans la vallée de la Gimone. Cette question paraît être entrée dans une nouvelle phase, par suite de l'initiative active prise par plusieurs maires et conseillers généraux du département du Gers. Une propagande en faveur de cette idée a été organisée, et elle a été soutenue avec zèle dans l'arrondissement de Castelsarrasin par plusieurs hommes de bonne volonté. Une pétition, dont M. le sous-préfet a bien voulu mettre le texte sous les yeux du conseil, a été couverte de signatures dans les cantons de Beaumont, St-Nicolas et Castelsarrasin. Il importe que cette opinion soit vivement appuyée par les représentants du pays.

En conséquence, le Conseil d'arrondissement,  
Considérant qu'une pétition, couverte de plu-

sieurs milliers de signatures d'habitants de l'arrondissement de Castelsarrasin, demande qu'un chemin de fer soit établi dans la vallée de la Gimone, pour relier le chemin de fer d'Agen à Montauban à celui d'Auch à Toulouse, en aboutissant d'une part à Castelsarrasin et d'autre part à Gimont (ou Aubiet);

Considérant que ce chemin réalise un vœu formulé depuis longtemps par le conseil, et qu'un mouvement considérable de l'opinion se développe chaque jour en faveur de cette idée, tant dans l'arrondissement que dans le département du Gers ;

Considérant que ce chemin serait d'une grande utilité pour exporter d'une part les produits de l'arrondissement et y importer d'autre part des matières premières indispensables ; qu'il relierait Auch directement au réseau central de la France, et que, sans pouvoir, en l'absence d'études spéciales, apprécier exactement le trafic qui se ferait sur cette ligne, il est certain que ce trafic serait considérable ;

Considérant que l'importance de cette voie, à un point de vue plus général, résulterait péremptoirement de l'existence de la route impériale n° 128, dont nos anciens administrateurs ont reconnu la nécessité pour relier les Hautes-Pyrénées

et l'Espagne, par la ligne la plus courte, aux provinces centrales de la France ;

Considérant que, par suite du tracé, cette ligne serait établie dans une vallée, sans obstacles, d'un niveau régulier ; et que la construction de la plate-forme de la voie pourrait, en conséquence, être exécutée dans des conditions d'économie toute particulières ;

Considérant que des études partielles ont déjà été faites, et qu'il y a ainsi une première base acquise pour en faciliter de nouvelles,

Exprime le vœu :

Que l'État veuille bien faire faire les études préliminaires de ce chemin, à défaut de la Compagnie du chemin de fer du Midi ou de la Compagnie d'Orléans ; qu'une convention intervienne entre l'État et la Compagnie du Midi pour la concession de cette ligne, et qu'au besoin elle soit exécutée en partie par l'État, en partie par la Compagnie, dans les conditions de la loi de 1842, comme le réseau supplémentaire de la Compagnie du Midi ;

Que l'administration sollicite les communes intéressées de prendre des engagements de concours en prestations ou en argent ;

Exprime, en outre, le vœu que le Conseil gé-

néral veuille bien appuyer énergiquement le projet de ce chemin de fer.

---

*Séance du 15 Juillet 1872.*

---

Le Conseil d'arrondissement renouvelle le vœu plusieurs fois formulé, et notamment dans la session de 1870, qu'un chemin de fer soit établi dans la vallée de la Gimone, pour relier le chemin de fer d'Agen à Montauban à celui d'Agen à Toulouse, en aboutissant, d'une part, à Castelsarrasin, et d'autre part à Gimont (ou Aubiet).

