

LE TRANS XAINTRIE EXPRESS

Une occasion manquée ?

La ligne d'Argentat à Salers a été déclarée d'utilité publique et concédée à la Compagnie d'Orléans à la veille de la Grande guerre par la loi du 7 juillet 1913. Aux termes d'un accord passé le 17 juillet 1913 approuvé par décret de 9 avril 1914, la compagnie d'Orléans a rétrocédé à la Société d'exploitation des chemins de fer de la Corrèze, les études, la conception et l'exploitation de la future ligne. A partir de là, quelques vingt années allaient s'écouler consacrées à des échanges entre les diverses administrations impliquées, des discussions sur les principes et les modalités techniques de réalisation, des études complémentaires, des palabres sans fin dans les deux Conseil généraux concernés, des tergiversations diverses, des procédures dilatoires, des allers – retours multiples entre bureaux d'ingénieurs, des interventions politiques au plus haut niveau... sans qu'un seul mètre de voie ne soit posée ! Le tout débouchant en 1925 sur le constat toujours inquiétant qu' « en raison de la situation financière actuelle une exécution prochaine des travaux ne peut être envisagée... » et, quelques années plus tard, sur l'abandon définitif du projet.

Exemple d'un fiasco aux causes multiples (quelques-unes indépendantes de la volonté des promoteurs mais beaucoup d'autres dues aux mœurs administratives et politiques qui sévissaient à l'époque), l'histoire de la ligne Argentat - Salers mérite d'être contée car elle est emblématique d'une certaine manière de traiter les problèmes, grands ou petits, dont on trouverait encore bon nombre d'exemples dans le monde entrepreneurial d'aujourd'hui, en particulier à la frontière toujours floue entre intérêts publics et privés.

Un projet logique et dans l'air du temps

Le même tropisme qui selon Amé⁴¹ et Bombal⁴² avait conduit les anciens habitants de la Xaintrie – peut-être depuis l'époque gallo-romaine - à relier Argentat à Allanche dans le Haut-Pays en passant par Pleaux , avait donc inspiré quelques siècles plus tard aux politiciens locaux du Cantal et de la Corrèze l'idée d'une liaison ferroviaire entre Argentat et Salers.

En effet, par-delà les vicissitudes de l'histoire, les contraintes et les logiques de la géographie demeurent et toutes les bonnes raisons persistaient de mettre en rapport deux contrées voisines, aux sols et aux climats contrastés et, de ce fait, variées dans leurs productions tout en restant assez homogènes dans leur mode de vie. Il existait depuis longtemps malgré la frontière provinciale, des échanges intenses entre ces trois chefs-lieux de canton – Argentat, Pleaux et Salers - chacun avec son dynamisme et sa prospérité propres, basés sur des modèles économique différents mais complémentaires : économie de montagne fondée sur l'élevage de la race perfectionnée par Tyssandier d'Escous et tous ses produits dérivés dans le cas de

⁴¹ Emile Amé *Dictionnaire topographique du département du Cantal*, Paris, 1887 page IX.

⁴² Eugène Bombal, *Anciens chemins et voies romaines d'Argentat et de ses environs*, Tulle, 1910.

Salers, économie déjà largement méridionale d'Argentat et ses environs (vins, céréales, fruits, maraichages...), textiles, bois et activités commerciales diverses catalysées par ses grandes foires connues à 50 kilomètres à la ronde, dans le cas de Pleaux. Autant de bonnes raisons donc de relier ces trois gros bourgs et les communes intermédiaires par un nouveau moyen de transport plus régulier et, surtout, beaucoup plus performant.

A ces motifs locaux s'ajoutaient d'autres considérations à l'échelle de la politique nationale. En effet l'une des préoccupations majeures de la troisième République à ses débuts fut d'encourager systématiquement la construction de chemins de fer, qu'il s'agisse des grandes lignes ou des liaisons locales. Le but était d'unifier et d'irriguer le territoire national de sorte que l'idéal républicain contesté à l'origine, s'impose à toutes les couches de la population par des bienfaits concrets, perceptibles dans la vie de tous les jours.

Comme Jules Ferry avait voulu ériger une école dans chaque commune, le ministre des travaux publics Charles de Freycinet voulait construire une gare dans chaque canton ! Dès 1878, il institue une commission chargée de dresser un tableau des lignes restant à construire. En 1879, le principe de 181 lignes nouvelles est décidé et 94 sont mises à l'étude. En 1904, une ligne à voie étroite (1 mètre) est mise service



Locomotive en service sur la ligne à voie étroite Tulle-Argentat

entre Uzerche, Tulle et Argentat ; son prolongement initialement prévu vers Aurillac par Laroquebrou sera abandonné au profit de la ligne Argentat – Salers (avec un embranchement à Drignac pour rallier Aurillac), itinéraire jugé beaucoup plus pertinent et rentable par les autorités, parce que desservant trois chefs-lieux de canton d'importance⁴³.

A l'origine, le *Trans Xaintrie Express* semblait donc recueillir tous les suffrages des spécialistes comme des politiciens locaux et parisiens, ce qui rend d'autant plus surprenant l'échec final du projet et ne peut que conduire à s'interroger sur ses raisons, réelles ou alléguées.

La guerre de 1914 -1918

C'est la principale raison généralement avancée et il est indéniable que le premier conflit mondial a directement interféré avec la réalisation du projet. Ainsi en 1916, on peut lire sous la plume de l'agent temporaire E. Dubois, dans son rapport au nom de l'ingénieur en chef mobilisé que *par suite des événements actuels (manière de nommer la guerre), M. l'ingénieur en chef Girardot, chargé du contrôle et des études de cette ligne étant mobilisé, l'examen du projet définitif de tracé et de terrassements de la ligne d'Argentat à Salers est momentanément ajourné* ⁴⁴. Même chose en 1917 où l'on peut lire sous la plume du sous-

⁴³ Voir Marino Florès et Patrick Garinot, *Le triangle du Cantal III, Aurillac, Mauriac, Bort – les - Orgues*, Presses et éditions ferroviaires, 2006.

⁴⁴ Délibérations du Conseil General du Cantal, 1916, rapport du Préfet.

ingénieur délégué Lapeyre que *par suite de la mobilisation de l'ingénieur en chef Girardot, l'examen du projet a encore été ajourné*⁴⁵.

Afin de remédier provisoirement à cette situation, le sous-secrétaire d'Etat aux transports, par une dépêche en date du 9 juin 1917, informe le préfet du Cantal que *les ingénieurs de ce département étant tous mobilisés, il avait délégué l'ingénieur en chef de la Corrèze pour examiner le projet de tracé et de terrassements de la ligne d'Argentat à Salers et faire toute proposition utile afin qu'il puisse être statué sur cette affaire le plus rapidement possible*⁴⁶... Initiative théoriquement bienvenue mais dont on peut douter de l'efficacité dans la mesure où l'ingénieur en chef de la Corrèze était lui-même mobilisé et remplacé par un sous – fifre ! Et il en ira ainsi jusqu'à la fin de la guerre et même au-delà puisqu'une certaine priorité fut donnée ensuite à la reconstruction des lignes détruites durant le conflit dans le nord et l'est du Pays⁴⁷. A cet aléa majeur de la guerre qui explique largement le retard initial, s'en sont ajoutés d'autres moins graves comme les conditions atmosphériques ainsi qu'on peut le lire, toujours dans le rapport au préfet du Cantal de 1917, qui précise que *dans le courant de l'année 1916 la compagnie d'Orléans s'est occupée de lever de plans parcellaires et des plans côtés mais que, depuis janvier 1917, elle a suspendu tous ses travaux sur le terrain en raison du mauvais temps...*

Rare concours de malchance donc, mais qui n'explique pas tout...

La question des « variantes »

Le projet de tracé définitivement approuvé par le Ministère des Travaux Publics en novembre 1922 prévoyait dix stations (Hautefage, Servières, Saint-Privat , Saint Julien-aux Bois, Pleaux, Chaussenac - Barriac, Ally, Drignac, Saint – Martin – Valmeroux, Salers) et trois arrêts (Bastier, Vert et Pradel). Il comportait cinq tunnels d'une longueur totale de 600 mètres - le plus long ayant 200 mètres - et cinq viaducs à cinq ou six arches.

Pour en arriver là de nombreuses rectifications avaient été opérées sur le trajet initialement prévu pour des raisons techniques (par exemple l'étude d'une variante entre les kilomètres 11 et 12 pour supprimer les fortes déclivités dans les courbes) mais, le plus souvent, pour de pures raisons de convenance avancées par les élus des territoires parcourus. Dans cet esprit, dès 1914, il est procédé par exemple à l'étude d'une variante entre Pleaux et Ally, à la suite de diverses dépêches ministérielles, dépêches naturellement suscitées par les élus locaux⁴⁸... Le but de cette variante était de rapprocher la ligne de Chaussenac et d'Ally au détriment de Barriac dont le maire entreprit aussitôt de se défendre par les mêmes moyens, c'est à dire en

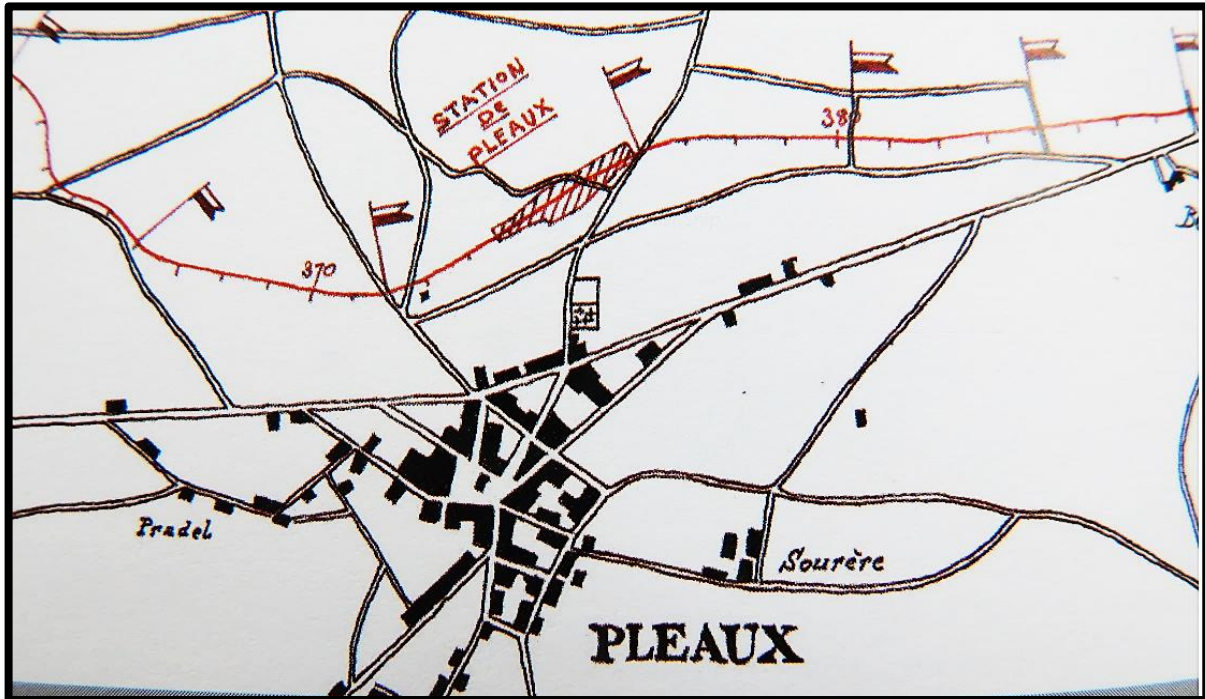
⁴⁵ Délibérations du Conseil General du Cantal, 1917, rapport du Préfet

⁴⁶ Délibérations du Conseil General du Cantal, 1917, rapport du Préfet.

⁴⁷ Cette priorité est d'ailleurs admise par les élus du Cantal qui reconnaissent sans difficultés que la réalisation du projet Argentat - Salers doit passer après la reconstruction des lignes dans les régions libérées, mais qui insistent pour que cette priorité étant reconnue, la construction de la ligne Argentat – Salers *passse impérativement avant celle des lignes déclarées d'utilité publique après...* Voir compte - rendu de la deuxième séance du Conseil Général du Cantal du 22 avril 1922.

⁴⁸ Conseil Général du Cantal, rapport du préfet 1914.

mobilisant des parlementaires amis. C'est ainsi qu'à la demande d'Eugène Lintilhac sénateur et Fernand Brun député, soutenus par Hyppolyte Dapeyron – Doumis, maire de Barriac, le Conseil général du Cantal émet le vœu que *les études comparatives de la variante de la ligne d'Argentat à Salers établis selon les desiderata des communes d'Ally, Chaussenac, Brageac et*



Emplacement de la gare de Pleaux (cartographie de Patrick Garinot)

On remarquera que le site de la gare projetée, au nord du cimetière approximativement à l'emplacement actuel de la piscine municipale, correspond plus ou moins à l'ancien commun d'Yole, lieu de passage du « chemin roumieu » mentionné et décrit dans le terrier du Doignon (voir page X du présent numéro). Clin d'œil de l'histoire ou permanence d'une certaine *logique* des itinéraires par-delà les siècles ?

*Tourniac lui soient communiquées pour avis avant toute décision technique*⁴⁹... Exemple parmi beaucoup d'autres de l'intervention directe des acteurs politiques locaux dans le processus d'instruction du dossier. Encore en 1922, juste avant l'approbation du tracé (provisoirement) définitif, une nouvelle variante était mise à l'étude entre l'arrêt du Bastier et la halte de Pradel en Corrèze. S'il est normal et légitime que tous les intéressés et notamment les communes, aient cherché à tirer le plus grand profit possible de l'opportunité offerte par la nouvelle ligne de chemin de fer, l'on mesure aussi combien cet *esprit de clocher* un peu étriqué, a pu ralentir le cours de l'opération en raison notamment de la lourdeur des procédures de décision due à la multiplicité des parties prenantes⁵⁰,

Mais la principale cause de l'échec final gît sans doute ailleurs...

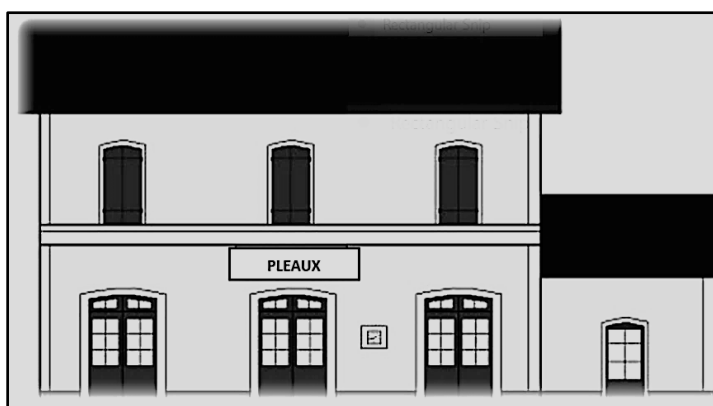
⁴⁹ Voir délibérations du Conseil Général du Cantal, deuxième séance du 19 mai 1914, page 381 .

⁵⁰ Etat, préfet collectivités locales relevant de deux départements, Chemins de fer de Paris Orléans, Chemins de fer de la Corrèze etc. .

L'incertitude persistante sur les options de base

La principale raison des déboires du « Trans Xaintrie Express » réside probablement dans l'incapacité des responsables politiques – et dans une certaine mesure des techniciens - de se fixer sur des choix clairs et définitifs s'agissant des *options fondamentales* à prendre dès la conception du projet : traction à vapeur ou traction électrique, largeur de la voie, prolongement ou non au-delà de Salers.

Le projet initial prévoyait une traction à vapeur mais, dès 1919, la question se pose de son remplacement par la traction électrique ainsi qu'il ressort du rapport du préfet au Conseil Général du Cantal indiquant que *l'administration supérieure* (sic) a, le 1^{er} mai 1919, adressé de nouveau le projet à la Compagnie d'Orléans en lui demandant d'examiner s'il n'y aurait pas actuellement intérêt à modifier la convention pour prévoir au lieu de la traction à vapeur, la traction électrique⁵¹. On observera que « l'administration supérieure » ne donne aucune explication sur les raisons de penser qu'il y aurait un intérêt à changer de mode de traction. Ce n'est que dans les rapports des années suivantes que l'on note au détour d'une phrase, que ce nouvel examen de la question du mode de traction a pour objet de *vérifier si la traction électrique ne permettrait pas de réaliser une économie sur la construction*, ce qui paraît a priori assez paradoxal si l'on considère que la traction électrique suppose des équipements



Projet de gare pour Pleaux, basé sur le modèle retenu pour Argentat

supplémentaires nécessairement coûteux ! C'est d'ailleurs la conclusion à laquelle parviendra la Compagnie d'Orléans. A noter que toutes ces tergiversations des « autorités supérieures » finissent par irriter le Conseil Général du Cantal qui, dans un « vœu » adopté le 25 avril 1922, considère *qu'il ne peut plus être question de savoir si la traction électrique peut être*

substituée à la traction à vapeur, cette question ayant dû recevoir une réponse depuis longtemps... Et d'ajouter pour clore le débat *qu'il résulte de renseignements provenant de sources autorisées que la Compagnie d'Orléans paraît devoir diriger sur des voies à grand trafic, c'est-à-dire en dehors de nos régions, l'énergie électrique que créera l'aménagement des forces hydrauliques de la Dordogne* ⁵².

Si les informations du Conseil Général sont exactes - et il n'y a aucune raison d'en douter – on peut légitimement s'interroger sur l'attitude des « autorités supérieures » et de la Compagnie d'Orléans consistant à proposer une étude d'électrification de la ligne d'Argentat à Salers alors qu'il était acquis par ailleurs que l'électricité produite par l'équipement de la Dordogne

⁵¹ Conseil général du Cantal 1919, rapport du préfet.

⁵² Délibérations du Conseil Général du Cantal, séance du 25 avril 1922.

serait dirigée vers d'autres usages, en dehors de notre région...Sans aller jusqu'à soupçonner la Compagnie d'Orléans (et le gouvernement ?) de vouloir, par des procédures dilatoires, se débarrasser d'un projet assez coûteux devenu sans intérêt – ou, du moins, dont l'intérêt devenait moins évident - on ne peut s'empêcher de nourrir quelques doutes ...

La voie étroite soit l'écartement d'un mètre, avait été choisi dès le départ par la Compagnie d'Orléans pour réduire les coûts de construction et d'exploitation mais aussi pour assurer la continuité avec la ligne Tulle – Argentat, conçue sur ce modèle. Malgré ces deux arguments difficilement contestables, la question du remplacement de la voie étroite par une voie normale resta très longtemps sur le tapis. Au début de l'année 1922 encore, les sénateurs de la Corrèze et du Cantal réunis pour la circonstance, avaient longuement débattu de la question et avaient demandé à La Compagnie d'Orléans et au ministère des travaux publics leur avis sur la faisabilité d'une voie normale, à laquelle allait naturellement leur préférence.

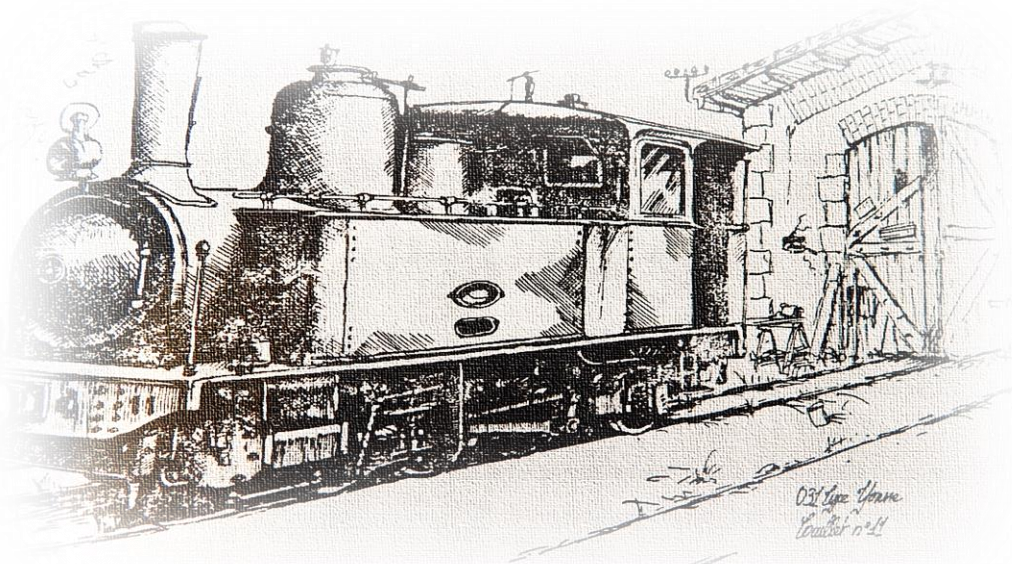


Illustration tirée de la Revue Eyge de juillet 1990

Il leur avait alors été répondu qu'il serait prudent de renoncer à ce changement *sous peine de ne voir jamais réaliser la ligne*. Cette franchise inhabituelle des autorités avait produit son effet puisque, la même année, le Conseil général du Cantal, dans le « vœu » précédemment cité reconnaissait *que la voie normale serait évidemment préférable mais que si sa réalisation prochaine n'est pas possible, le projet de voie étroite devait seul être retenu...* » Réalisme bienvenu après de trop longs et inutiles états d'âmes qui n'avaient eu pour seul effet que de retarder l'avancement des travaux préparatoires.

Enfin, restait la question du prolongement de la ligne Argentat - Salers jusqu'à Murat qui s'était invitée très tôt dans le débat puisqu'en 1908 déjà, soit bien avant l'adoption de la déclaration d'utilité publique, l'ingénieur en chef Dupin exposait devant le Conseil Général du Cantal *que le prolongement naturel de la ligne Argentat - Salers était Murat*. Une première

étude d'un itinéraire possible prévoyait entre Drignac et Murat des déclivités de 30%, la déclivité la plus longue atteignant 8200 mètres, avec un tracé ne comportant qu'un seul viaduc mais deux kilomètres de tunnel (soit plus que le tunnel du Lioran !), le tout pour desservir six stations dont celle du Puy Mary⁵³.

On peut facilement comprendre qu'avec de telles contraintes, la déclaration d'utilité publique de ce nouveau tronçon ait tardé à se concrétiser et que le projet ait été discrètement classé sans suite. Ce qui n'empêchait pas les élus de la région de Murat directement concernés de revenir périodiquement sur la question comme le montre la déclaration de M. Peschaud, député - maire de Murat lors de la même séance du Conseil Général⁵⁴, *renouvelant instamment la demande déjà faite maintes fois que dans le cas où le projet aboutirait, la ligne soit prolongée jusqu'à Murat*. Quoi qu'il en soit des chances minimales qu'avait cette requête d'aboutir, l'incertitude persistante sur la destination finale ne pouvait qu'être préjudiciable au projet ...Par ailleurs l'abandon inéluctable, pour tout esprit réaliste, du tronçon vers Murat, ne pouvait qu'affaiblir l'intérêt du premier tronçon entre Argentat et Salers.

C'est donc tous ces combats d'arrière – garde, constituant autant de facteurs d'incertitudes sur les paramètres fondamentaux du projet, combinés avec les conséquences négatives du conflit mondial pendant quatre longues années qui ont eu raison d'une ambition louable, réunissant au départ de nombreux atouts. Un dernier développement jouera en sa défaveur ; il s'agit de la concurrence de plus en plus vive d'un autre moyen de transport – l'autobus - qui prendra son essor après la guerre. Economique, souple, adaptable, polyvalent, l'autocar soutenu par les pouvoirs publics, deviendra dans les années trente, l'un des traits majeur du paysage rural⁵⁵.

Et si le projet avait abouti ...

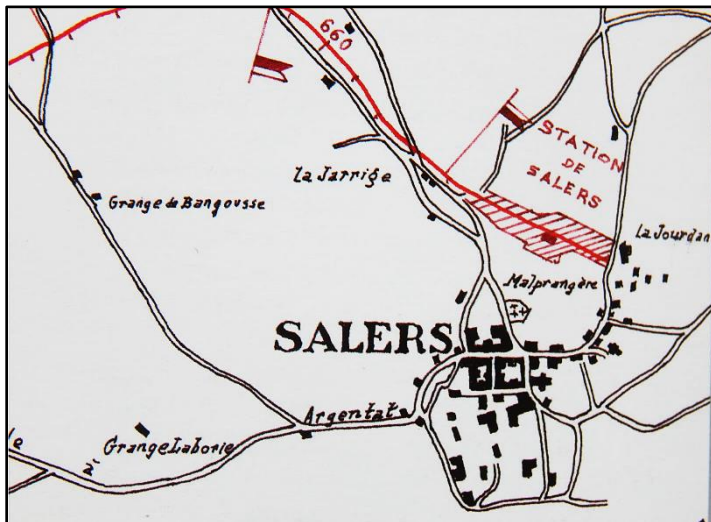
Il est toujours tentant de refaire l'histoire et d'essayer d'évaluer quel aurait été l'impact de la ligne Argentat – Salers sur l'évolution du pays et quelles traces aurait-il laissé dans le paysage économique et social actuel ...et dans le paysage tout court ?

Même si l'impact positif potentiel est difficile pour ne pas dire impossible à mesurer, on peut légitimement penser que l'existence d'une liaison régulière entre ces trois réels pôles d'animation locale qu'étaient alors Argentat, Pleaux et Salers aurait permis de promouvoir leur dynamisme naturel et d'accélérer leur développement en général. Mieux, il est loisible de supposer qu'en créant une véritable synergie entre les trois chefs-lieux de canton et les communes alentour, outre le renforcement des liens économiques, des habitudes de *coopération et de concertation interdépartementales* auraient été prises dont on regrette parfois l'absence aujourd'hui.

⁵³ Là-dessus voir Marino Florès et Patrick Garinot, *opus* cité page 66.

⁵⁴

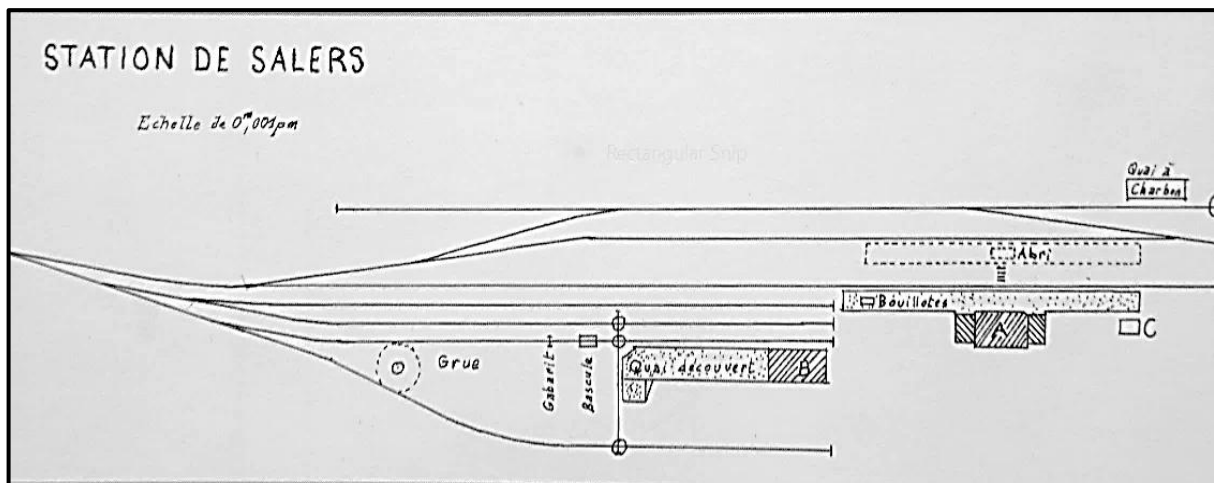
⁵⁵ Le Cantal est, avec la Creuse, le Gers et l'Aveyron, l'un des rares départements à ne pas avoir eu de lignes de chemin de fer à voie étroite.



Site de la gare de Salers (cartographie Patrick Garinot)

Ce jugement prudemment positif doit cependant être nuancé par plusieurs autres considérations. D'abord il importe d'être conscient que cet état de choses n'aurait été qu'une simple *parenthèse* dans l'histoire de la Xaintrie. En effet les lignes à voie étroite ont aujourd'hui pratiquement toutes disparu du territoire et, parmi elles, la ligne Argentat - Tulle qui constituait le prolongement de notre ligne vers la Corrèze⁵⁶. Or cette disparition ne

peut pas ne pas conduire à s'interroger sur leur utilité à long terme, quelles qu'aient été les services rendus pendant leur existence. Se pose ensuite la question plus générale de la rentabilité d'un tel investissement (en raison notamment de la multiplicité des ouvrages d'art) par rapport à son utilité objective. Il n'est pas le lieu ici d'entrer dans le détail de cette problématique complexe qui vaut pour nombre de lignes ferroviaires du Cantal aujourd'hui affectées (ponctuellement) au trafic des vélorails et de quelques trains touristiques⁵⁷ à l'existence précaire ! On renverra à ce sujet le lecteurs aux études des spécialistes qui ont approfondi sous ses différents aspects la question de l'amortissement de ces lignes secondaires aux ouvrages d'art spectaculaires pour en tirer des conclusions parfois contradictoires.



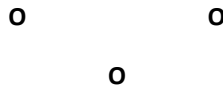
Plan de la gare de Salers (cartographie Patrick Garinot)

Enfin, à un moment où l'opinion publique se mobilise à juste titre pour défendre nos paysages, notamment contre l'emprise croissante des éoliennes, on peut s'interroger sur

⁵⁶ Là-dessus voir Marino Florès et Patrick Garinot, *opus* cité page 66.

⁵⁷ Sur l'intérêt touristique potentiel de la ligne Argentat - Salers, voir sous le titre : *Salers ! Salers ! Tous les voyageurs descendent de voiture*, *Mémoires d'un voyageur imaginaire des années 1900*, le récit d'Olivier Bedeau paru dans la Revue EYGE datée de juillet 1990,

l'impact sur l'environnement naturel des cicatrices laissées par les terrassements et les remblais ainsi que des verrues que constituent les bâtiments de service désaffectés, certes modestes, mais dont l'esthétique n'est pas toujours la qualité principale... Pour tenter d'en juger par lui-même, le lecteur est invité à imaginer sur la base des deux esquisses préparatoires reproduits sur la page précédente, l'effet produit aux abords immédiats de la ville de Salers - l'un des plus beaux villages de France - par la présence incongrue d'une friche industrielle correspondant aux vestiges ruinés de la pimpante gare envisagée dans les plans de la Compagnie du Paris Orléans.



Au vu de tout ce qui précède, l'on ne peut s'empêcher de penser que les responsables politiques ou autres, à l'origine, consciemment ou inconsciemment, de l'échec de la ligne Argentat – Salers ont sans doute, à leur insu, rendu un grand service à la Xaintrie et au Pays de Salers, en leur évitant une parenthèse ferroviaire de quelques décennies aux avantages immédiats discutables, mais aux nuisances certaines à terme.
