

# TRAMWAY... OUI OU NON ?

*D'après le registre des délibérations du  
Conseil Général des Landes  
d'avril 1917.*

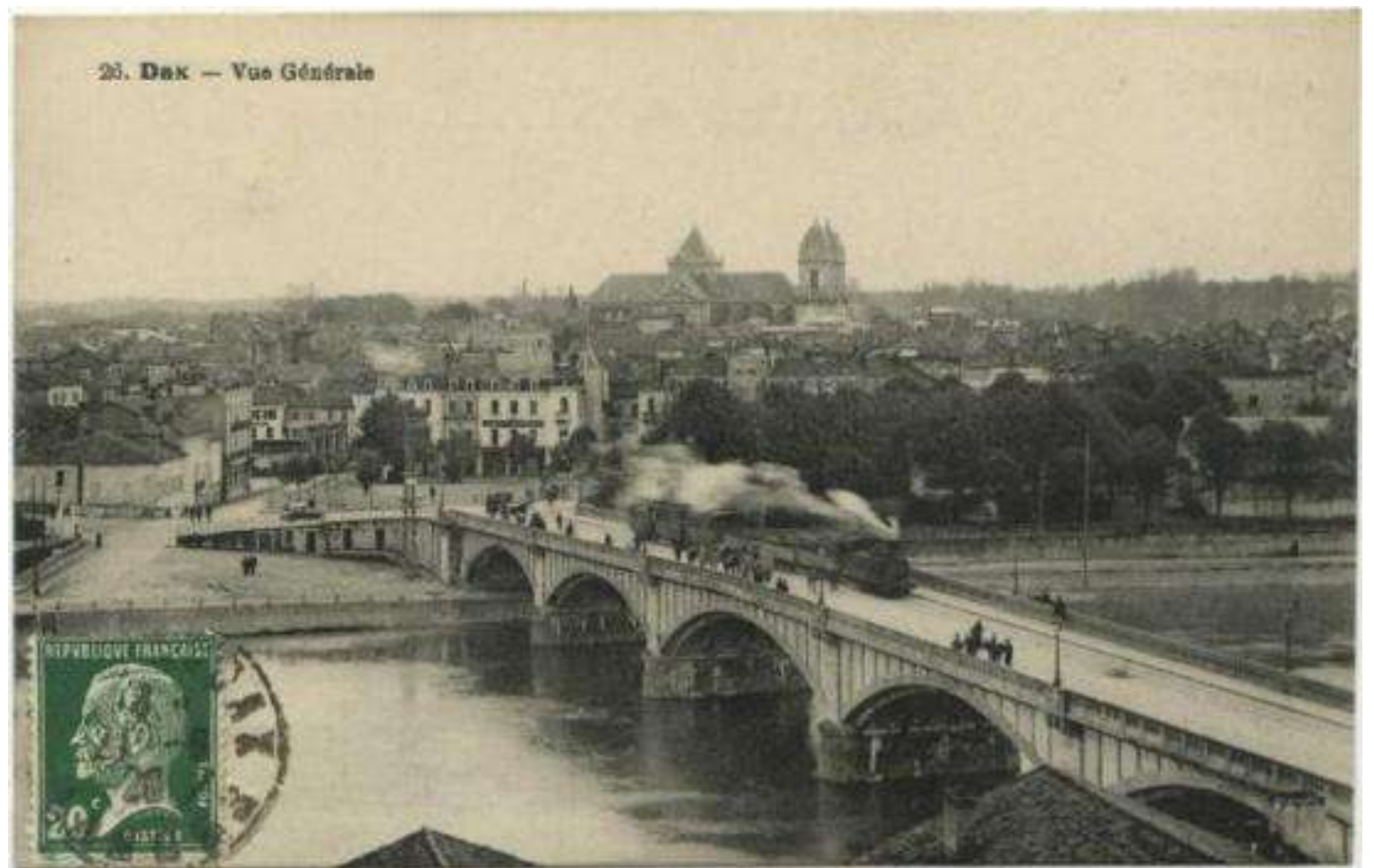
Alors que La Compagnie des Tramways à Vapeur de la Chalosse et du Béarn élabore son projet de ligne Dax – Peyrehorade, elle sollicite les conseils municipaux des communes traversées pour participer au financement des travaux.

Le conseil municipal de Saugnac et Cambran, consulté au sujet de cette contribution, décide par délibération du 23 juin 1907 que la commune

participera à la **dépense et qu'elle** fournira une annuité de 26 francs durant 65 ans.

Lors de sa séance du 31 mai 1908, le conseil municipal de Saugnac et Cambran prend la délibération suivante :

« Considérant que l'établissement de cette ligne ne peut que favoriser les intérêts économiques de toute une contrée jusqu'à présent déshéritée, au point de vue des facilités de communication, et que l'enquête prescrite n'a révélé aucune plainte de la part des habitants, est avis que l'utilité de cette voie est incontestable et qu'elle répond au besoin de la population. »



*Le pont sur l'Adour à Dax et le tramway*

# TRAMWAY... OUI OU NON ? (suite)

Le tracé initial devait avoir une longueur de 1144 mètres sur le territoire de Sagnac et Cambran, aucune station ou halte ne devait être établie sur cette commune, celle-ci étant desservie par les stations de Bénesse et de Saint Pandelon.

En raison de contraintes techniques liées à la traversée des carrières **d'ophite d'Arzet, une variante modifiant légèrement le tracé primitif fut soumise à une enquête publique supplémentaire et ne donna lieu à aucune observation.** Le tracé définitif traversait la commune sur une longueur de 1461 mètres.

Mais, quatre ans plus tard, lorsque le conseil municipal fut appelé à **donner son avis sur l'emplacement des stations qui intéressaient la commune,** il prit la délibération suivante en date du 25 février 1912 :

« **Considérant qu'il n'est prévu dans la localité qu'un arrêt facultatif à Arzet, près des carrières, au lieu d'une halte qu'on était en droit d'espérer derrière la maison Labescaou,** le Conseil se désintéresse absolument dudit tracé auquel il ne saurait, en ce qui concerne la commune, donner un avis favorable. »

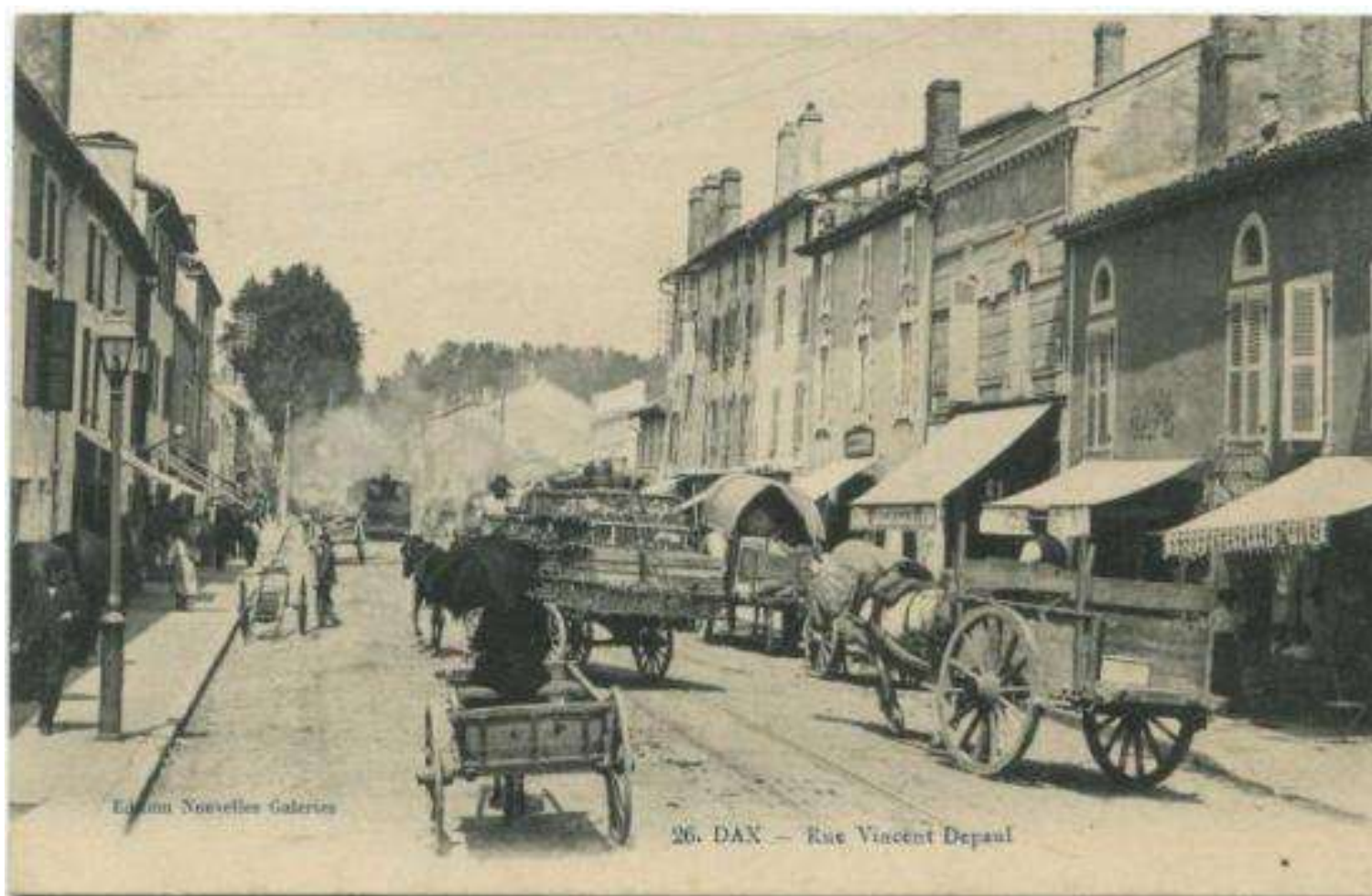
Il fut reconnu, en effet, que l'établissement d'une halte à l'endroit indiqué exigeait des modifications importantes du tracé et des frais considérables, hors de proportion avec le but à atteindre, puisqu'elle aurait raccourci de quelques centaines de mètres à peine la distance que les habitants ont à parcourir pour prendre le tramway.

Le 9 juin 1912, le conseil nouvellement élu prend une délibération ainsi conçue : « Considérant que, depuis les décisions prises par le conseil municipal de la commune, en 1907 et en 1908, il y a eu plusieurs modifications apportées au tracé de la ligne du tramway de Dax à Peyrehorade, que la commune n'a plus aucun intérêt à la construction de cette voie, maintient la décision prise par l'ancien conseil le 25 février 1912. »

# TRAMWAY... OUI OU NON ? (suite)

Dans sa séance du 17 novembre 1912, le Conseil municipal se refusa encore « à verser l'annuité de 26 francs jusqu'à ce que satisfaction lui soit donnée. »

Toutefois, dans son rapport, le Préfet indique que la commune a pris vis-à-vis du département un engagement ferme et les conditions qu'elle était en droit d'exiger pour la réalisation de cet engagement ont été remplies ; elle a ainsi contracté une dette de la nature de celles prévues par la loi du **5 avril 1884, article 136, § 17** ; la contribution qu'elle a promise constitue, pour elle, une dépense obligatoire qui, en présence du refus du Conseil municipal, doit être inscrite d'office au budget après exécution des formalités prescrites par l'article 149 de la même loi.



*Le tramway doit se frayer un passage au milieu de la circulation*