

La Compagnie des tramways à vapeur de la Chalosse et du Béarn

La Compagnie des Tramways à Vapeur de la Chalosse et du Béarn (TVCB), détenue par les frères RIGAUD, a exploité un réseau de tramways à voie métrique (l'écartement des rails était de 1 mètre) dans le département des Landes et de celui des Pyrénées-Atlantiques entre 1909 et 1937.

La compagnie TVCB obtient la concession pour une durée de 65 ans le 10 octobre 1905 d'un réseau constitué de deux lignes de tramways dans le département des Landes avec une incursion dans le département voisin des Basses-Pyrénées, reliant Orthez à Aire et Dax à Amou, qu'elle ouvre à partir de 1909.

Le 14 janvier 1935 le service des voyageurs est arrêté et le 31 décembre **1937 celui des marchandises, entraînant la fermeture du réseau.**

Le centre du réseau était situé à Dax où se trouvaient le dépôt et les ateliers.

Les trains devaient être composés de huit voitures maximum et ne pas dépasser 60 mètres de long. Leur vitesse était limitée à 25 km/h.

Il existait trois lignes :

Dax - Amou: (33,9km), ouverture en 1909 ;

La ligne avait son origine à proximité de la cour des voyageurs du Midi. Après la traversée de l'Adour par le pont de pierre existant, le trajet contournait toute la ville par les boulevards sis à l'emplacement des anciens remparts. Puis la gare du quartier Saint-Pierre, regroupant le dépôt et les ateliers principaux du réseau, marquait la sortie de la ville vers Peyrehorade d'un côté et Amou de l'autre.

Cette traversée de la ville de Dax n'est pas sans poser problèmes... Bien souvent, des attelages de mules ou de juments à l'arrêt s'affolent au passage du Tram. La vitesse initiale de 6 km/h passe très vite à 12 km/h. **Des incidents, puis des accidents provoquent des tollés d'indignation.** La présence de rails sans contre-rails dans le milieu des rues principales est un véritable danger pour les bicyclettes et les charettes (bros). Il ne s'écoule pas une semaine sans que la presse locale ne relate un accident causé par le Tram.

Ainsi, le 18 février 1912, un chauffeur quitte momentanément sa locomotive pour « se rafraîchir le gosier »... **Malheureusement, la machine a alors la fâcheuse idée de se mettre en marche !** Partie de la **place Saint Pierre, sa vitesse ne cessant d'augmenter, elle débouche place de la Chalosse à 25 km/h.** Il est 12 h 45 ; on aurait couru à la catastrophe si, à ce moment là, un citoyen n'était pas parvenu à sauter au péril de sa vie sur cette « fantomachine ». Il parvient à la maîtriser quelques centaines de mètres plus loin. Les journaux relatent cette aventure et on frémit si pareille chose s'était produite un samedi, jour de marché, à l'heure où tout le monde parcourt cette avenue...



*Narrosse,
première gare
hors de la ville
de Dax.*

Ensuite le parcours se faisait la plupart du temps en accotement de la chaussée jusqu'à Amou où existait une grosse gare de bifurcation avec remise à machines. Ici, la ligne de Dax à Amou s'embranchait à celle d'Orthez à Aire et souvent de nombreux trains partaient dans les trois directions.



La ferme de Bergay à Sanguac et Cambran (1630 route d'Orthez), la chaussée et les rails

Liste des gares et arrêts desservis :

Dax-Midi	Sanguac
St-Paul	Oro
Sablar	La Côte
Les Thermes	Mimbaste
Foirail	Clermont (halte)
Jardin Public	Clermont
St-Pierre (halte)	Ozourt
Boulevard Claude-Lorrin b	Beyrie
Dax-St-Pierre	Brocq
Denis	Castelnau-Chalosse
Estiet	Pomarez
Passage Niveau Midi	Castelsarrazin
Narrosse	Arsague
Bégu	Amou

*Amou, terminus
de la ligne*



Dax - Peyrehorade-Sablott, (31 km), ouverture en 1914.

L'origine de la ligne était située en gare de Dax-Saint Pierre (Pk 0,0 et Pk 3,6 de Dax-Amou). **La voie étant commune avec celle d'Amou jusqu'à la bifurcation (Pk 0,2).**

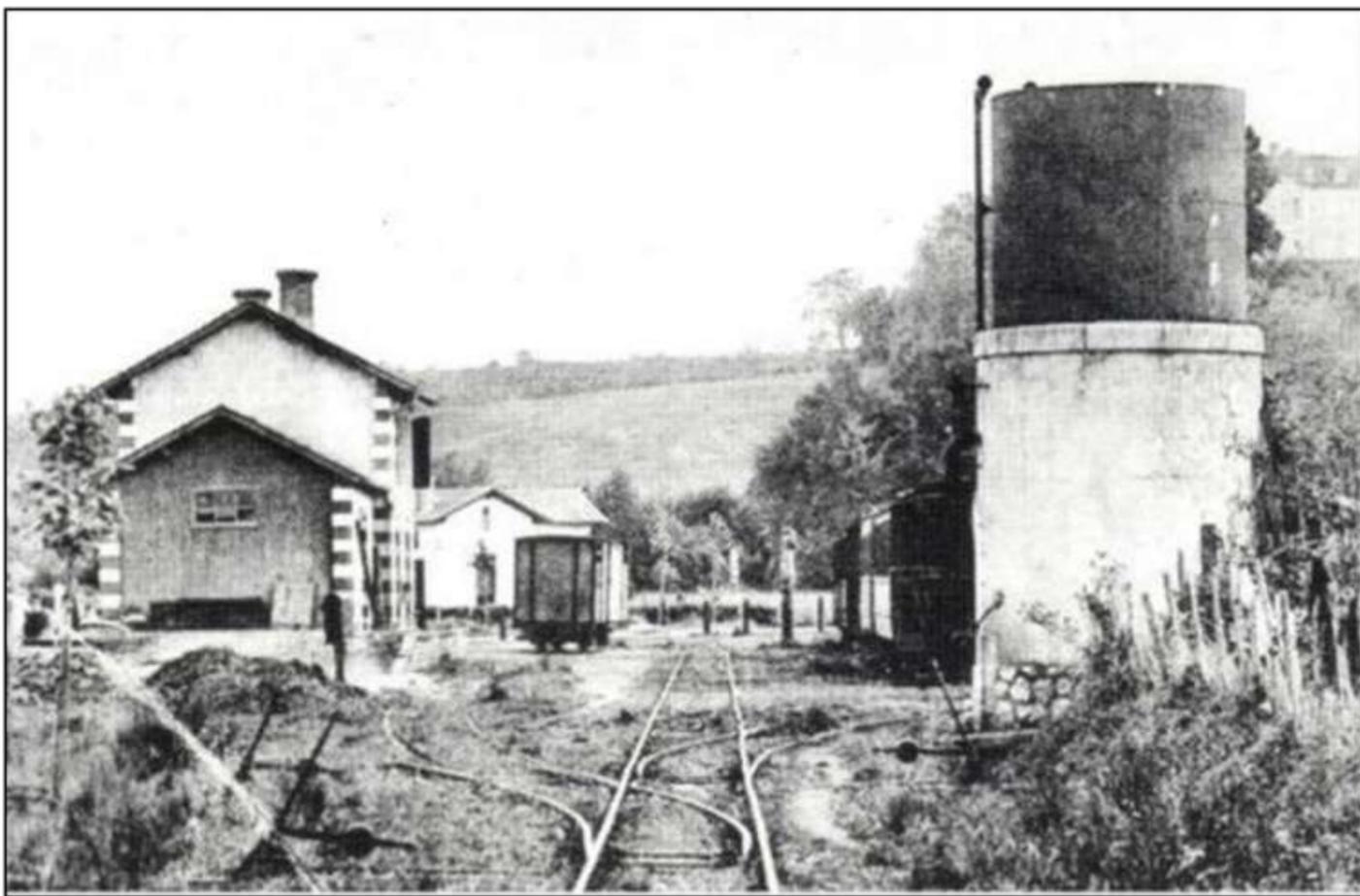
Cette gare de Dax-Saint Pierre est la petite sœur de la gare de Dax-Midi. Elle possède un bâtiment voyageurs, une halle, un quai, des ateliers **d'entretien, des remises pour voitures et machines, un château d'eau**, une plaque tournante de 3,5 mètres, une maison pour magasin et logement du chef de station.

Un autre dépôt de machines est construit à l'intersection avec la ligne de Dax – Amou, près du cimetière Saint Pierre, abritant aujourd'hui les services de l'équipement.

Elle partait en plateforme indépendante jusqu'au GC39, passait sous la voie Midi de Dax à Puyôo et traversait le Luy au moyen de deux ponts, l'un de 5,10 mètres, l'autre de 3 arches de 13 mètres en maçonnerie.

La ligne reprenait à nouveau une plateforme indépendante jusqu'à Peyrehorade. En arrivant à Peyrehorade, elle traversait la RN 117 à niveau puis la ligne Midi de Bayonne à Puyôo.

Comme à Narrosse (ligne de Dax à Amou), le croisement des voies Midi était protégé par deux impasses de sécurité. La voie filait jusqu'au Gave pour s'établir en gare de Peyrehorade-Sablott, terminus provisoire de la ligne avec remise à machine.



L'arrivée en gare de Pouillon, avec son château d'eau au premier plan

Cette gare devait être commune aux lignes CB se dirigeant vers Bayonne d'une part et vers Sauveterre de Béarn d'autre part, ainsi qu'une ligne VFDM vers Saint-Jean de Luz via Cambo. Ceci en aurait fait la station la plus importante du réseau, mais ces dernières lignes ne virent jamais le jour. Elle resta en fait un simple terminus et son raccordement avec la gare Midi de la ville ne fut jamais exécuté.

Liste des gares, haltes, arrêts obligatoires et arrêts facultatifs :

Peyrehorade Sablot (gare)	Saint Pandelon
Guichelet (arrêt facultatif : a.f.)	Carrières de St Pandelon (halte)
Lasserre (halte)	Pont de St Pandelon (halte)
Jean Rousseau (a.f.)	Sartou (a.f.)
Bedat (arrêt obligatoire : a.o.)	Le Broy du Bas (a.f.)
Uzeray (a.f.)	Dax St Pierre
Cagnotte	Bd Claude Lorrin (a.o.)
Constantine (a.f.)	St Pierre (halte)
Gaas (halte)	Jardin Public (a.o.)
Camins (a.f.)	Foirail (a.o.)
Lédebose (a.f.)	Casino (a.o.)
Pouillon	Sablar (a.o.)
Bidas (halte)	Saint-Paul (a.o.)
Bénesse-lès-Dax	Dax Midi
Arzet (a.f.)	



Le terminus de Peyrehorade-Sablots. La gare du tram est l'actuel office du tourisme.

La composition hétéroclite du Tram nous ferait sourire aujourd'hui mais il rend les services que l'on attend de lui. Arrivé à Dax, il faut couper le Tram, séparer les wagons de marchandises pour les acheminer au chantier de transbordement marchandises. Des trains de matériaux arrivent à Dax-Midi ; ce sont principalement des cailloux acheminés des carrières de Saint Pandelon et Saugnac et Cambran, et du sable concassé. Tous ces wagons arrivent au grand chantier de transbordement et sont rechargés dans d'autres wagons Midi, l'écartement des voies n'étant pas le même entre les deux réseaux.

Pendant les années 1914-1918, tous ces matériaux sont acheminés sur le front afin de remettre en état chemins, routes et voies ferrées. Jusqu'aux années 1925, le trafic reste important et constant. Puis la conjoncture économique, l'arrivée d'autres modes de transport (voitures, camions) provoquent une certaine érosion des chemins de fer.

Orthez - Aire-sur-Adour: (79km), ouverture en 1909.

La ligne avait son origine à proximité de la gare d'Orthez-Midi. Dans un premier temps, un simple abri matérialisait ce point d'arrêt desservi par une seule voie. Par la suite, des installations devinrent communes entre le Midi et le Tramway et les voyageurs pouvaient acheter leurs billets au même guichet d'Orthez-Midi.



C. C. - 460. - ORTHEZ. - La Gare

La gare d'Orthez

Quittant Orthez par une large courbe à gauche, la ligne croisait à niveau la RN 133 et regagnait Sault-de-Navailles ou devait s'embrancher une autre ligne concédée aux C.B, de Sault à Pau. Après Sault-de-Navailles, le parcours entrait dans le département des Landes pour desservir Amou et sa bifurcation vers Dax.

Passé Amou, la ligne se dirigeait vers l'est, traversait le Luy de Béarn et le Luy de France. Elle entrait dans Hagetmau où les installations étaient voisines de celles du Midi, longtemps en chantier du fait de la construction de la ligne Midi d'Hagetmau à Pau, jamais achevée.

Après avoir serpenté entre les collines de Chalosse et Tursan, elle arrivait à Aire-Ville, gare commune au réseau P.O.M (Pau - Oloron - Mauléon) et lui empruntait même sa voie, pour laquelle le C.B versait une redevance, afin de refouler vers le terminus d'Aire-Midi.



La gare du Tram d'Aire-sur-Adour

Liste des gares et arrêts desservis :

Aire-Midi

Aire-Ville

Prat

Le Hazan

Le Capon

Pelon

Duhort-Bachen

Guillemin

Eugénie-les-Bains

Bahus-Soubiran

St-Loubouer

Geaune

Castelnau-Tursan

Bats-Urgons

Millon

Samadet (halte)

Samadet

Serres-Gaston

Hagetmau

Hagetmau (halte)

St-Girons

Serreslous

Cazalis

St-Cricq-Chalosse

Labat

Nassiet

Brassempouy

Berdillon

Amou

Bonnegarde

Sault-de-Navailles

Guérite

Sallespisse

Orthez-Chalosse

Orthez-Midi