

**l'installation du
chemin de fer
en Lot-et-Garonne
et
l'affiche ferroviaire**

Introduction

La présente mallette illustre deux thèmes :

L'installation du chemin de fer en Lot-et-Garonne,

L'affiche ferroviaire, support d'un tourisme qui s'est développé à la fin du XIX^e siècle.

Elle se compose de :

- ✧ 18 reproductions commentées de pièces d'archives évoquant la naissance et le développement de notre département de ce moyen de transport,
- ✧ 8 reproductions de cartes postales montrant le matériel et les gares de Lot-et-Garonne,
- ✧ 15 reproductions (30 x 40) en couleur des affiches ferroviaires présentées dans l'exposition itinérante "Voyage en affiches" accompagnées de leurs notices explicatives, exposition réalisée par les Archives départementales,
- ✧ Un ensemble d'articles et d'ouvrages destinés à permettre aux enseignants d'approfondir leur connaissance sur le chemin de fer.

Bibliographie

François CARON, *Histoire des chemins de fer en France (1740-1886)*, Paris, Fayard, 1997.

J.-P. VERGEZ-LARROUY, *Les chemins de fer du Midi*, Ed. La Vie du rail, La Régordane, 1995.

M. ALEM, "Historique des lignes du carrefour ferroviaire agenais", dans *Revue de l'Agenais*, 1958, p. 295-319.

Train en Albret, supplément au *Bulletin de la Société des amis du vieux Nérac*, 1987.

Voir en particulier : J. ROUMÉGOUX, "Une naissance mouvementée" p. 5-12 sur les lignes Port-Sainte-Marie-Condom, Nérac-Mont-de-Marsan.

Edouard FAUCHÉ, "Inauguration de la ligne du Midi, section de Bordeaux à Tonneins" dans *La mémoire du fleuve, Bulletin d'étude et de recherche sur l'histoire de Tonneins et du Tonneinquis*, n° 14 (été 1995), P. 23-26.

Jean-Paul CHARRIE, *Villes et bourgs en Agenais*, Service éducatif des Archives départementales de Lot-et-Garonne, Agen, 1986, p. 103-108.

Cartes postales

Ces reproductions proviennent soit de cartes postales, soit de photographies de cartes postales conservées aux Archives départementales de Lot-et-Garonne :

- | | |
|--|------------------------|
| ① Agen. La gare et le coteau de l'Ermitage. | 7 Fi 1/6 |
| ② Agen. La ligne du Midi de Bordeaux à Sète. | 7 Fi 1/23 |
| ③ Agen. Le coteau de l'Ermitage et la voie ferrée. | 7 Fi 1/22 |
| ④ Agen. Pont-canal sur la Garonne et ligne du Midi, Bordeaux à Sète. | 7 Fi 1/21 |
| ⑤ Agen. Passerelle sur la ligne du Midi et dépôt des machines. | 7 Fi 1/28 |
| ⑥ Nérac. La gare. | photographie non cotée |
| ⑦ Port Sainte-Marie. Expédition du chasselas. Chargement des wagons. | photographie non cotée |
| ⑧ Villerséal (Lot-et-Garonne). La gare. | 7 Fi 325/11 |

Documents d'archives

- 1 Le Conseil général de Lot-et-Garonne émet le vœu que le canal du Midi soit prolongé parallèlement à la Garonne jusqu'à Agen, et qu'à partir de là soit construit un chemin de fer jusqu'à Bordeaux plutôt que poursuivre le canal latéral. 30 août 1837. Extrait du registre de délibérations.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, 1 N 183

La construction d'un canal latéral à la Garonne prolongeant le canal du Midi (construit au XVII^e siècle par Riquet) fut concédée en 1832 à une société privée qui alla de déboires en déboires, obligeant l'Etat à reprendre lui-même les travaux en 1838.

La solution que propose ici le Conseil général est mixte : le canal entre Toulouse et Agen, le chemin de fer d'Agen à Bordeaux, ce qui à ses yeux aurait le mérite d'un prix de revient bien moins élevé. En fait cette idée ne fut pas suivie puisque canal et ligne de chemin de fer furent construits de Toulouse à Bordeaux.

- 2 E. Carré écrit au Conseil général de Lot-et-Garonne pour exposer son projet de construction de la ligne de chemin de fer de Bordeaux à Agen qui sera ultérieurement prolongée jusqu'à Toulouse, 21 août 1843. Lettre autographe signée, 7 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 501

E. Carré ne soumissionne que pour un tronçon de la ligne déjà prévue par la loi de 1842 et qui devait joindre l'Océan à la Méditerranée (ligne Bordeaux-Sète). Il se propose pour réaliser les travaux de créer une compagnie ferroviaire dans laquelle entreraient des capitaux anglais. L'Etat apporterait la moitié des 32 millions nécessaires à la construction de cette ligne de 140 kilomètres, qui, selon lui, ne présente pas de difficulté technique majeure.

- 3 Arrêté préfectoral organisant l'enquête administrative précédant les travaux de la première section du chemin de fer de l'Océan à la Méditerranée entre Bordeaux et Laspeyres, 21 avril 1845. Affiche imprimée, noir et blanc.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 503

Cette ligne devant traverser plus de deux départements, la loi prévoit que toute personne pourra prendre connaissance des avant-projets classés par les ingénieurs des Pont-et-Chaussées et faire des observations pendant un mois dans la préfecture d'Agen ou les sous-préfectures de Marmande et Nérac. Si la construction est bien laissée à des sociétés privées qui font appel à l'épargne privée pour payer les travaux, les lignes d'intérêt général devaient être fixées et contrôlées par l'administration des Pont-et-Chaussées.

- 4 D'anciens administrateurs du chemin de fer de Bordeaux à Sète demandent au ministre des Travaux publics de soumettre à enquête la proposition de M. Tarbé des Sablons pour l'exécution de la partie de la ligne entre Bordeaux et Toulouse, 21 décembre 1850. Lettre imprimée, 4 p.
Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 501

En 1845-1846 quatre compagnies sollicitent la concession de la ligne Bordeaux-Sète. Finalement elles fusionnèrent et avec d'autres sociétés privées formèrent en 1845 la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à Sète à laquelle l'Etat concéda directement les travaux. Mais la compagnie fut dissoute un an plus tard. Trois ans après, l'homme d'affaire toulousain qui avait été à la tête de la compagnie de Bordeaux-Sète, M. Tarbé des Sablons décide de soumissionner à nouveau, mais avec une importante modification du tracé : après Castets la ligne s'établirait sur les travaux du canal latéral à la Garonne.

- 5 Le Conseil d'arrondissement d'Agen émet le vœu que le canal latéral à la Garonne de Bordeaux à Toulouse soit achevé, contrairement au projet de M. Tarbès des Sablons qui prétend utiliser le canal comme tracé de son chemin de fer, 4 août 1851. Registre de délibérations, p. 119-121.
Archives dép. de Lot-et-Garonne, 2 N 54

Contrairement au vœu émis en 1837 par le Conseil général (voir n° 1), le Conseil d'arrondissement veut l'achèvement total du canal, d'autant que les frais engagés sont déjà énormes. En outre, il espère que la ligne Bordeaux-Toulouse sera un jour construite : ainsi les deux moyens de transports seront mis en concurrence, ce qui évitera le dérapage des prix : En fait le chemin de fer fut concédé définitivement à la Compagnie du Midi qui, par convention d'août 1852, reçut également la concession du canal latéral, lui donnant un monopole sur cette destination. Le dernier argument avancé par le conseil d'arrondissement en faveur de l'achèvement du canal est d'ordre sanitaire, "les fièvres épidémiques ayant cessé partout au fur et à mesure que les travaux étaient terminés".

- 6 "Tableau comparatif des frais de transport de Sète à Bordeaux entre la voie fluide et la voie de fer projetée" établi par le directeur du transit du canal du Midi, Toulouse, 1er avril 1852. Document manuscrit, 4 p.
Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 501

Chiffres à l'appui, l'auteur du tableau démontre que le chemin de fer sera bien plus onéreux que la voie d'eau pour le transport des marchandises. Cinq ans plus tôt, toujours chiffres à l'appui, l'ingénieur Teisserenc de Bort avait avancé le contraire. Cette bataille des prix entre l'eau et le rail n'eut pas lieu : la compagnie des chemins de fer du Midi qui obtint d'abord la concession du canal latéral de la Garonne (voir n° 5) avant d'obtenir en 1858 celle du canal du Midi.

- 7 Délibération du conseil municipal de Monflanquin exprimant le vœu que le chemin de fer de Paris à Limoges soit prolongé jusqu'aux Pyrénées par Périgueux, Agen, Auch et la vallée d'Aur, 18 août 1846. Copie, 2 p.

Cette délibération illustre bien les enjeux que, pour les pouvoirs locaux, représentent le chemin de fer qu'ils appellent de leurs vœux. Grâce à cette ligne qui prolongera le Paris-Orléans déjà en service en 1843, le commerce des bestiaux entre le Limousin et le Périgord, d'une part, et l'Espagne de l'autre, se développera. D'autre part l'industrie locale trouve là des débouchés en même temps que la compagnie constructrice y trouve des avantages : fourniture de bois à prix modérés et surtout de fer pour les voies. Ces derniers seraient fabriqués à proximité des forges de la Lémance par la riche compagnie installée à Libos.

En fait le vœu des élus de Monflanquin ne fut réalisé que plus tardivement : le tronçon Périgueux-Agen sur la ligne Paris-Agen ne fut ouvert par le Paris-Orléans qu'en 1863 et celui d'Agen à Auch réalisé par la Compagnie du Midi qu'en 1865.

- 8 L'ingénieur en chef des travaux adresse au préfet un compte-rendu sur la situation des études des chemins de fer de Limoges à Agen, Agen, le 12 juillet 1853. Registre de délibération du Conseil général, 2 p. manuscrites, signées.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 501

En Lot-et-Garonne le tracé alors retenu passe par Castillonès, Lougratte, Casseneuil, Campagnal, Pujol, Fontiroux, Laroque, Merreins et Agen. Quatre tunnels sont prévus et cette partie du Grand Central pourrait être "un chemin à grande vitesse".

La Compagnie du Grand Central, créée par le duc de Morny pour construire les lignes du Centre de la France, obtint cette même année la concession de diverses lignes dont un prolongement du Paris-Limoges jusqu'à Agen. En fait cette ligne fut, après l'échec du Grand Central, concédée au Paris-Orléans qui l'acheva en 1863.

- 9 Le conseil municipal de Saint-Cirq proteste auprès du préfet contre les excavations creusées par la Compagnie des chemins de fer du Midi dans la plaine de Saint-Cirq pour extraire le gravier nécessaire au ballast de la voie ferrée, 17 juin 1856. Extrait du registre de délibération, 2 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 515

Cette extraction avait été autorisée par arrêté préfectoral car le gravier était de loin considéré comme le meilleur ballast. Or, selon les conseillers municipaux, elle nuisait grandement à la santé publique : en effet les trous ainsi creusés se remplissaient d'eau stagnante et nauséabonde.

- 10 Le préfet de Lot-et-Garonne autorise par arrêté la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne à convoquer un jury spécial pour indemniser les propriétaires expropriés entre Tonneins et Castelsarrasin, Agen, le 9 juillet 1856. Imprimé et manuscrit, 1 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 515

La construction des lignes de chemin de fer nécessitait l'expropriation pour cause d'utilité publique des propriétaires situés sur le tracé. Dans un premier temps, au vu du décret d'utilité publique, le préfet, par arrêté, déterminait les propriétés auxquelles l'expropriation était applicable. Puis un jury, présidé par un juge commis à cet effet, était chargé de fixer les indemnités. Il s'agit ici des expropriations sur le deuxième tronçon du Bordeaux-Toulouse, la même partie du Bordeaux-Sète.

- 11 Les habitants de la rue de la Redoute à Agen adressent au préfet une pétition contre l'établissement d'une passerelle pour aller de leur rue au quartier Saint-Georges, la voie ferrée Bordeaux-Agen coupant l'accès direct, 29 janvier 1856. Pièce manuscrite, signée, 2 p.

Réponse de la Compagnie du Midi considérant cette construction comme la seule solution. Pièce manuscrite, signée, 1 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S ????

Cette passerelle -uniquement piétonne et qui donc interdisait la circulation des voitures à chevaux, charrettes et même brouettes- aurait, selon les riverains put être remplacée par un passage à niveau. Cette solution est catégoriquement rejetée par l'ingénieur en chef de la Compagnie du midi, car elle impliquerait le percement d'un trou dans la digue qui longe la voie ferrée, ce qui mettrait, en cas d'inondation, les populations avoisinantes en danger.

- 12 M. Boussard Jeune expose dans une lettre au Conseil de préfecture le différend qui l'oppose à la Compagnie des chemins de fer du Midi, 2 avril 1858. Lettre manuscrite, signée, 3 p.

Lettre de la Compagnie du Midi au même Conseil de préfecture pour défendre sa position, 27 novembre 1858. Lettre manuscrite, signée, 4 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 494

Cette fois-ci (voir n° 9) la Compagnie du Midi a été autorisée à prendre la terre d'une parcelle située à Port-Sainte-Marie, sans doute pour faire un remblai sur la ligne Bordeaux-Toulouse. Comme ce fut fréquent, cette opération provoqua un éboulement sur la parcelle voisine. Le propriétaire demande donc 1182,30 F d'indemnités, la Compagnie en propose 539. Tous deux avaient porté l'affaire devant le Conseil de préfecture qui était le tribunal administratif qui jugeait ce type d'affaires.

- 13 Le conseil municipal de Mongaillard émet le vœu que soit construit à partir d'Aiguillon un embranchement à la ligne Bordeaux-Toulouse, qui par la vallée de la Baïse aille jusqu'aux Pyrénées, 11 août 1853. Pièce manuscrite, signée, 1 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne, S 501

Afin de désenclaver leur région, les autorités locales appuyèrent la construction, à partir des lignes principales -ici Bordeaux-Toulouse-, d'embranchements dit "en arrête de poisson". En fait le vœu émis par la municipalité de Mongaillard ne fut qu'en partie réalisée : la ligne vers les Pyrénées passa bien par la vallée de la Baïse mais elle eut comme point de départ Port-Sainte-Marie et non Aiguillon.

- 14 Le conseil municipal de Lamontjoie émet le vœu que l'embranchement qu'il est question de réaliser vers les Pyrénées par la vallée de la Baïse soit effectivement construit et que le tracé de la ligne Bordeaux-Sète suive bien la Garonne à partir de Tonneins, 16 avril 1853. Copie de la délibération manuscrite, 2 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne S 501

L'argument principal avancé pour justifier l'embranchement est tout à fait étonnant : en effet d'après la municipalité de Lamontjoie il "placerait s'il est possible de s'exprimer ainsi au centre du département de Lot-et-Garonne les eaux thermales des Pyrénées si essentielles au rétablissement, à la santé des malades et aux infirmes...". En quelque sorte le voyage ferroviaire devient aussi voyage sanitaire.

- 15 Rapport de la commission départementale au Conseil général de Lot-et-Garonne sur les projets de chemins de fer d'intérêt local de Villeneuve à Tonneins et de Nérac à la limite des Landes, 14 avril 1873. Fascicule imprimé, 16 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 37 Pl 2, p. 9-12

La loi de 1865 répondant aux attentes des populations et dans un esprit de décentralisation avait autorisé les assemblées locales à concéder des lignes d'intérêt local, leur exécution restant soumise à l'autorisation du Conseil d'Etat. La discussion en 1873 portait en Lot-et-Garonne sur les points d'arrivée de la première ligne (Tonneins ou Aiguillon) et le point de départ de la seconde (Agen ou Nérac). Au départ l'idée était de concéder à une petite société ces deux constructions mais en fait ce ne fut pas M. Dubuts qui les réalisa mais les deux grandes compagnies du Midi et du Paris-Orléans, tandis qu'elle furent intégrées en 1883 dans le réseau d'intérêt général.

- 16 Un groupe de négociants et industriels d'Agen adressent une pétition au Conseil général de Lot-et-Garonne pour demander la prolongation jusqu'à Agen de la ligne ferroviaire Nérac-Mont-de-Marsan [1874]. Pièce manuscrite signée, 2 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 501

Arrêter la ligne à Nérac serait, selon eux, livrer au commerce bordelais -par le chemin de fer Port-Sainte-Marie-Nérac (embranchement de la ligne Bordeaux-Sète)- les débouchés que le commerce d'Agen avait su se créer dans les Landes et le Gers.

- 17 La Compagnie des chemins de fer du Midi adresse au Conseil général de Lot-et-Garonne un rapport sur la situation des lignes exploitées par elle, 26 juin 1914. Pièce manuscrite, 1 p.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 1 N 505

Sur les deux cent dix-neuf kilomètres de voie ferrée exploités dans le département par le Midi à la veille de la Première Guerre mondiale quatre-vingt-dix-neuf appartiennent aux deux lignes d'intérêt général Bordeaux-Sète et Agen-Tarbes, les autres forment le réseau secondaire.

- 18 Carte du réseau ferroviaire en Lot-et-Garonne vers 1930, établie à partir de *Atlas historique français. Agenais, Condomois, Bruilhois*, par Jean Burias, CNRS. 1979.

Les chemins de fer d'intérêt général sont : les lignes Bordeaux-Sète (ouverte en 1855-1856) et Agen-Auch (ouverte n 1865) construites par la compagnie du Midi ; les lignes Paris-Agen (tronçon Périgueux-Agen ouvert en 1863) et Agen-Cahors (tronçons de Monsempron-Libos-Cahors et Penne-Villeneuve-sur-Lot ouverts en 1869) construites par la Compagnie d'Orléans.

Le réseau secondaire comprend les lignes :

- de Port-Sainte-Marie à Riscles (1880),
- de Nérac à Mont-de-Marsan (1890-1897),
- de Marmande à Mont-de-Marsan (1891-1893),
- de Marmande à Bergerac (1886),
- de Tonneins à Penne (1894),
- de Bordeaux à Eymet (1899),
- de Villeneuve-sur-Lot à Falgueyrat (1923-1927).

Les lignes d'intérêt local sont :

- de Villeneuve-sur-Lot à Villeréal (1911),
- de Tonneins à Sos (1917),
- de Tonneins à Tombeboeuf (1927).

"Voyage en affiches"

Aperçu sur l'exposition itinérante réalisée en 1996 par les Archives départementales sous forme de vingt panneaux (120 x 80 cm) plastifiés.

Voyage en affiches

Les Archives recèlent souvent des trésors qu'on ne s'attend pas à y trouver. Il y a trois ans y fut découverte une vingtaine d'affiches ferroviaires antérieures à la Première Guerre mondiale. Propriété d'un ancien dirigeant des compagnies du Midi et du Paris-Orléans, elles avaient été arrachées à la destruction, trente ans auparavant, en entrant avec les papiers personnels de ce personnage dans les archives. Si elles gardaient une fraîcheur de coloris étonnante, elles tombaient littéralement en poussière. Aussi furent-elles restaurées. Mais de tels témoignages de l'art populaire ne pouvaient demeurer au fond des cartons. Le public devait les connaître : ainsi naquit la présente exposition.

L'affichage remonte à des temps très anciens. En Grèce, les informations destinées au public étaient peintes sur des tablettes en bois montées sur pivot et exposées sur les places publiques. A Rome on inscrivait au charbon sur un mur blanchi à la chaux les fêtes et spectacles, les ventes ou locations. Après une éclipse durant le Moyen âge l'affiche, telle qu'on la connaît aujourd'hui, prit son essor avec l'invention de l'imprimerie. Réservée au pouvoir royal et à l'église, elle devint également commerciale au XVII^e siècle. Mais c'est le XIX^e siècle qui vit l'explosion de l'affiche publicitaire illustrée et artistique.

Tout naturellement les compagnies de chemins de fer y eurent recours pour informer les voyageurs (horaires), mais aussi les inciter au départ par des offres tarifaires alléchantes et ainsi rendre florissant le tourisme ferroviaire. La grande décennie de l'affiche ferroviaire se situe entre 1895 et 1905. Qu'importe si les paysages, les villes évoquées, sont bien éloignés de notre département. Qu'importe si la réalité est travestie, embellie. Grâce à ces placards publicitaires nous allons entreprendre un voyage dans l'espace, dans le temps, le temps de la Belle Epoque.

Le tourisme balnéaire

Chemins de fer d'Orléans et du Midi. Arcachon. Station balnéaire et hivernale. Vers 1892, par Eugène Bourgeois. Imp. Eug. Marx, Paris. 102 x 73 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 228

Lancée d'abord sur les côtes de la Manche par les aristocrates, les écrivains et artistes, la mode des bains de mer atteignit, avec le chemin de fer, les plages atlantiques et bretonnes. Sortie du néant en 1857, Arcachon se mua en quelques années en station touristique mondaine type avec son casino mauresque, son grand hôtel imité de celui de Paris, ses distractions sportives en vogue Angleterre.

Chemins de fer d'Orléans. Saint-Nazaire. 1900, par Charles P.Bergman. Imp. Greneux, Robert Frères, Suc, Nantes. 110x77 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 218

A coté d'un tourisme balnéaire de luxe réservé à quelques riches clients se développe sur les plages du littoral de la Manche et de l'Atlantique un tourisme estival de plus en plus familial. Des tarifs avantageux sont offerts par les compagnies, tels ces billets de bain de mer à prix réduits valable 33 jours que proposent les chemins de fer d'Orléans pour visiter la Bretagne à partir de Saint-Nazaire.

Chemins de fer d'Orléans. Belle-Ile-en-Mer. Par F.Serreau. Imp. Cornille et Serre, Paris, 105x73 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 214

C'est aux amoureux d'une nature sauvage et solitaire que s'adresse l'affiche-tableau du peintre-lithographe Fernand Serreau : ici, point de paysages façonnés par l'homme, mais la mer déferlant sur les rochers ou des grottes ; point de lieux mondains, mais de modestes ports ou des vallées verdoyantes.

Le tourisme climatique et thermal

Chemins de fer du Midi. Stations hivernales et balnéaires. Par Hugo d'Alési. Imp. Cocumont Frères, Atelier H. d'Alési, Paris, 104 x 73 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 221

Ayant définitivement obtenu, en 1858, la concession du réseau pyrénéen, la Compagnie du Midi se lance dans un tourisme climatique et thermal, mais aussi religieux (Lourdes devient alors lieu de pèlerinage) en mettant en place une chaîne de stations. C'est ainsi que les curistes des Eaux-Bonnes et de Luchon se voient offrir des excursions en montagne ou au sanctuaire de Lourdes avec des réductions tarifaires allant de 20 à 60 %.

Chemins de fer d'Orléans. Royat (Auvergne). Par Géo Dorival. Imp. Cornille et Serre, Paris, 105 x 75 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 227

Dans le Massif central la Compagnie du Midi et les Chemins de fer d'Orléans se livrent une lutte acharnée pour attirer les curistes dans les stations de Royat, La Bourboule et Vichy : les arguments avancés sont la rapidité et la facilité du trajet grâce aux trains de jour et de nuit. L'élégance de l'établissement thermal et l'existence de monuments laissent augurer un séjour agréable et bien rempli.

P.L.M.. Evian-les-Bains. Par Louis Tauzin. Imp. F.Champenois, Paris, 105 x 76 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 222

Pour rejoindre Evian, la Compagnie du P.L.M., elle, ajoute à la facilité du trajet le confort luxueux du moyen de transport (trains de luxe). Quant à la station thermale, elle nous est présentée comme une sorte de paradis alliant les plaisirs de l'eau, de la montagne et de la vie mondaine et nocturne.

Chemins de fer d'Orléans. Grand Hôtel-de-Vic-sur-Cère (Cantal). Par F. Hugo d'Alési. Imp. F. Hugo d'Alési, Paris, 106 x 74 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 210

certaines compagnies vont plus loin et investissent dans la construction hôtelière, tel les Chemins de fer d'Orléans dans la station climatique de Vic-sur-Cère. L'hôtel est paré de tous les avantages : altitude idéale (750 mètres), cadre montagneux et verdoyant, "eau potable de qualité exceptionnelle", confort moderne et installations sportives à la mode, le tout à prix spéciaux.

Chemins de fer d'Orléans. Auvergne. Le Lioran. 1904, par Th. Toilpot. Imp. Sté de la Grande Imp. artistique, Ets Minot, Paris, 107 x 74 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 211

Tout suggère qu'à l'Hôtel des touristes du Lioran les voyageurs seront au calme, respireront un bon air (1400 m) dans une ambiance familiale idéale pour les enfants. Et si -phénomène fort rare à l'époque- l'artiste n'a pas hésité à représenter les rails et la gare, c'est sans doute pour souligner la facilité d'accès à ce havre climatique.

Le tourisme culturel

Chemins de fer d'Orléans. Touraine. Les bords de la Loire. Par Tanconville. Imp. Cocumont Frères, Paris, 105 x 74 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 220

Chemins de fer d'Orléans. Touraine et Berry. 1898. Par Hugo d'Alési. Imp. Ateliers F.Hugo d'Alési, Paris.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 206

Les pays de la Loire, Touraine et Berry, avec leurs nombreux et prestigieux châteaux devinrent très tôt des but d'excursions pour les parisiens. Des itinéraires aux prix alléchants permettent au voyageur, désireux de se cultiver, de découvrir les beautés architecturales régionales. Ici c'est Amboise, résidence de Charles VIII aux allures encore médiévales, mais agrémentée de jardins en terrasses ; là, c'est Valencay, édifice construit à la Renaissance sur des dessins de Philibert Delorme (architecte des Tuileries).

Chemins de fer d'Orléans. Poitiers et ses environs. Par René Péan. Imp. Cornille et Serre, Paris, 105 x 73 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 207

A l'amateur d'architecture civile et surtout religieuse, le Poitou offre ses multiples richesses : du fleuron de l'art poitevin qu'est la collégiale Notre-Dame-la-Grande de Poitiers, au prieuré de Saint Jean-Baptiste de Jazeneuil, en passant par les impressionnants ensembles de Chauvigny et Morthermer ou puissante forteresse et église dominant village et campagne environnante et prospère.

Voyage à l'étranger

Chemins de fer de l'Ouest et de London Brighton et South Coast. Paris à Londres. [1898], par Arsène Naulez. Imp. P.Dupont, Paris, 99 x 68 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 208

Dès la vogue des plages du Nord, l'idée vint de faire du tourisme de l'autre côté du "Channel". Ainsi les chemins de fer de l'Ouest s'associèrent-ils aux chemins de fer anglais pour transporter les voyageurs épris de pittoresque et désireux de se plonger dans l'atmosphère londonienne des bouquetières, de la Tamise et de Westminster.

Chemins de fer d'Orléans. P.L.M.. Par Cusseti. Imp. R.Bonis, s.l., 110 x 77 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 213

Le P.L.M., après avoir desservi la Côte d'Azur et les Alpes, se transporte au-delà de la frontière, en Italie. Il offre à ses clients des billets circulaires permettant "d'un point quelconque du réseau français de visiter toute l'Italie ou quelques autres des villes principales, telles Gênes, Milan, Turin", ici représentées entourées de branches de lilas et de roses qui suggèrent la douceur climatique et la beauté italienne.

Chemins de fer P.L.M.. Tunisie. 1892. Par F. Hugo d'Alési. Imp. Ateliers F. Hugo d'Alési, Paris, 108 x 78 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 217

Chemins de fer P.L.M.. Algérie. Par F. Hugo d'Alési. Imp. Ateliers F. Hugo d'Alési, Paris, 107 x 78 cm.

Archives dép. de Lot-et-Garonne 22 Fi 215

Quant aux amateurs d'exotisme et de dépaysement, le P.L.M. propose de les acheminer, grâce à l'aide des compagnies maritimes, en Algérie et en Tunisie, mais également de leur faire découvrir, grâce à des itinéraires fixes ou facultatifs, les curiosités géographiques ou les moeurs locales de ces deux colonies françaises.