

Extrait de la maîtrise présentée par Monsieur Jean Dupré sous le titre  
« St Sulpice de Lézat (1254) – Libre Lèze (1794) – St Sulpice sur Lèze (1904)

# Les transports

## Les diligences

Jusqu'en 1907, et même encore après, le cheval est roi. La richesse se mesure au luxe des voitures. Les nobles, les bourgeois ont des breaks, les paysans après 1850 des « charretons ». vers 1844 le système de transport par diligence était à sa perfection mais que d'aventures sur les routes remplies de « nid de poules », de bosses, de boue en hiver. Des roues se fracassaient, des essieux « grippaient » pour la plus grande joie des charrons-forgerons.

La réglementation existait. Les diligences ne devaient pas dépasser 3m de



hauteur à partir du sol avec leur chargement. On relève des précisions dans les rapports de police au point de vue descriptions. Des procès-verbaux sont dressés pour non possession de plaques sur les charrettes, pour des voies de roues trop longues. Les diligences avaient priorité sur toutes les charrettes rencontrées en cours de route.

Un service régulier de diligence existait entre ST SULPICE et TOULOUSE. Il était en concurrence avec celui de LEZAT.

La diligence mettait de 3h30 à 4h pour arriver à TOULOUSE, ceci avec les arrêts de trente minutes à une heure suivant les jours.

Que de ballots, de sacs, de malles sur « l'impériale ». Pour la diligence Saint-Sulpicienne il fallait réserver les places à l'avance. Le postillon était responsable des voyageurs et de l'équipage des 4 chevaux. Ceux-ci étaient « changés » au lieu-dit Moulin d'Augé (LAGARDELLE) soit à 14km environ.

L'auberge et les écuries sont aujourd'hui démolies.

Quand les postillons rivaux se croisaient, le fouet claquait en même temps que les injures fusaient, le tout au son des grelots. Au relais, on pouvait boire, dormir.

Les médecins, les curés se déplaçaient à cheval.

La malle poste passait à Noé car le service postal était régulier en 1844. Les rouliers avec des charrettes à deux roues principalement et même à quatre assuraient avec un ou deux chevaux le transport des marchandises jusqu'à TOULOUSE. Souvent ils dormaient sous la charrette et le cheval marchait



seul.

### *Le chemin de fer*

- 1857 demande de la commune qu'on installe une gare entre LONGAGES et CAPENS, suite à l'établissement de la voie ferrée TOULOUSE-TARBES. Elle serait au débouché des routes venant de St Sulpice.
- 15 mai 1879 demande d'installation d'une voie ferrée qui passerait à ST Sulpice pour y faire transiter les bois du COUSERANS, les sels de CAMARADE (Ariège).
- 1884 le conseil municipal insiste auprès du Préfet pour l'exécution des 2 lignes de chemin de fer prévues : TOULOUSE – REVEL et PINS-JUSTARET – ST.SULPICE.
- 1895 les maires de la vallée de la Lèze se réunissent pour organiser un syndicat de communes ayant pour but d'installer de PINS-JUSTARET à ST.JEAN de VERGES un train à vapeur.

Les communes avec le concours de l'Etat, du département, pourraient acheter les terrains, créer l'infrastructure, acheter le matériel roulant. Ensuite, elles donneraient l'affaire en fermage. La voie ferrée devrait être établie non sur l'accotement de la route départementale n°9 mais sur les terrains contigus. Le coût total de l'opération avec le matériel roulant reviendrait à 33.000 F par km. Les frais d'études pour l'avant projet à 40 F par km, soit 800 F pour la Haute-Garonne (20 km) et 1800 F pour l'Ariège (45km). La commune de ST.SULPICE aurait 250 F à sa charge. Ce projet de syndicat fut abandonné. Pourtant il portait en lui l'embryon des syndicats actuels à vocation multiple.

1901 la municipalité demande que la voie ferrée devant desservir ST.SULPICE ne passe pas dans le centre ville et soit établie à l'Est du village (entre le village et la rive gauche de la Lèze). Dans le village le chemin de fer gênerait la circulation surtout les jours de foires, d'autant plus que des goulots existent. Plus tard, la voie ferrée passa pour LEZAT au centre de la ville et longea la route départementale.

1903 vœu pour que l'aboutissement des chemins de fer départementaux, dont la ligne de ST.SULPICE, se fasse Place Esquirol à TOULOUSE (point d'intersection de la rue de Metz et d'Alsace-Lorraine).

Expropriations de terrains à ST.SULPICE afin que la voie ferrée en passe pas dans le village et que la gare soit dans la banlieue.

17 sept 1905 chemin de fer livré à la circulation. ST.SULPICE fut d'abord le point final de la ligne, puis il y eut une extension sur LEZAT, le FOSSAT, PAILHES, SABARAT, le MAS d'AZIL (point terminal). A la côte de Ménail entre PAILHES et SABARAT, la locomotive « soufflait » et il arrivait que les voyageurs marchassent à pied pour cinq cents mètres. La compagnie du Sud-Ouest fit de ST.SULPICE une gare de triage avec grue et un point d'eau. Le trafic fut intense jusqu'en 1930. Puis la ligne fut fermée à la circulation (1935), la voie démantelée pendant l'occupation allemande pour récupérer le métal. Des lignes d'autobus particulières (CUGIVE) puis départementales (T.E.D.) remplacèrent le petit train.

