



Basses-Pyrénées - ESPÉY - La Gare et la Poste

L'abandon définitif du projet d'électrification survint en 1927, en effet les élus du Conseil Général effrayés par le montant du devis, repoussèrent l'idée de subventionner la nouvelle société « la Société Énergie Industrielle » dans sa séance d'août 1927.

L'exploitation

Jusqu'en 1914 la ligne de Pontacq fut desservie par trois trains réguliers dans chaque sens. Pendant la guerre de 1914-1918, le service fut réduit à 2 AR puis 1 AR journalier. En 1918 les deux trains journaliers furent rétablis et en 1919 le service fut amélioré par la mise en marche d'un troisième train. En 1920, retour au service de 1918 à raison de 2 AR, toutefois des circulations périodiques étaient prévues les jours de foire et marchés. A partir de 1929 les autobus apparurent avec 3 AR sur la ligne de Pontacq, les trains n'assurèrent plus que le trafic de marchandise. Mais les jours de marché, en cas de besoin le train était remis en marche.

Le matériel roulant

Sur la ligne de Pontacq étaient affectées deux locomotives vapeur 030 Blanc-Misseron qui tractaient, suivant les besoins, des wagons de

voyageurs et ou de marchandises.

En décembre 1923 un autorail de Dion-Bouton effectua journalièrement 1 AR et ce jusqu'en mars 1924. D'une puissance de 37 CV, il pouvait transporter une vingtaine de voyageurs assis et un dispositif de galets permettait son changement de circulation.

Les accidents

Les accidents les plus nombreux provenaient surtout de l'affolement des chevaux et l'emballement des attelages. Quelquefois l'imprudence des voyageurs fut la source d'accidents corporels graves. Mais peu à peu, l'habitude aidant, une diminution sensible des accidents fut enregistrée. D'autres accidents survenaient en ville et plus particulièrement à Pau au croisement de la Croix Du Prince ou lors de croisement avec les tramways, alors que le P.O.M. avait la priorité sur les tramways, il arrivait qu'un wattman imprudent se

fasse tamponner malgré les coups de cloche impératifs du mécanicien P.O.M..

Concours des communes

Chaque commune qu'empruntait la ligne du P.O.M. et qui de ce fait était un arrêt, devait verser une part de remboursement au Conseil Général qui lui s'était engagé à verser une part sur les charges entraînées par la construction des tramways, les communes devaient verser au Conseil Général le 1/6 de sa part.

Pour les années 1901 à 1910, les annuités payées par le département s'élevait à la somme de 2.914.577,45 Francs. Le département pour la même période avait encaissé de l'Etat la somme de 1.015.003,27 Francs. Il restait donc à sa charge et à celle des communes, la somme de 1.899.574,18 Francs, dont 1/6 dû par les communes qui s'élève à :

316.595,79 Francs ;

Roger PEBOSQ qui habitait à 100 mètres de la gare d'Espey fut conducteur de locomotive de nombreuses années.

