

# Le Piémont pyrénéen et l'embranchement de Luchon

## Journée du samedi 6 février 2010



Pour cette première sortie hivernale Laurent Tessier et son équipe du CFHA (chemin de fer touristique de la Haute-Auvergne) nous invite à les retrouver en gare de Toulouse Matabiau (lieu où fut abattu le taureau trainant la dépouille de St Saturnin en 250) afin de réaliser un périple ferroviaire de 1000km dans le Midi toulousain.

Le ronronnement du moteur du 2403 trouble la quiétude de l'Immeuble Roques à l'extrémité du dépôt. L'aérodynamisme de sa caisse, ses deux ailerons en toiture, sa porte latérale en accordéon et ses quatre baies vitrées à l'avant pourvues de deux aérateurs centraux stigmatisent la vedette de ce safari photo. Restitué dans sa livrée d'origine rouge et crème on le croirait sorti des usines Decauville en 1951. Une rapide évolution vers le Poste 6 et le quai central mobilise photographes et cameramen. A bord, l'ambiance est très sympathique et le premier café noir commence à être servi.

A 9h25 précises, le départ est donné de la ville rose encore engourdie par le froid de la saison. La tranchée de Guilheméry nous conduit tout droit vers le pont des Demoiselles et le canal du Midi où prend fin la plateforme commune avec la Transversale Sud.

La ligne de Toulouse à Bayonne s'incurve résolument vers le sud ouest au pied des coteaux de Pech David. Peu après le pont sur la Garonne le petit poste d'Empalot origine de la VU d'Auch fait face aux emprises de l'usine AZF détruite par l'explosion du 21 septembre 2001 puis de la SNPE au lointain (mais toujours en exploitation) Le garage des autobus urbains reconstruit et les bâtiments roses de l'Hôpital Marchant (nom du médecin aliéniste) dévoilent une urbanisation très étendue.

La zone industrielle de Portet sur Garonne est littéralement avalée à la hauteur de la bifurcation ariégeoise. Désormais la vitesse de 100km/h est soutenue en permanence du fait d'une marche prudente au km 8 La vallée de la Garonne nous offre son spectacle de cultures céréalières dès les premières collines du Volvestre et des ondulations des Petites Pyrénées. On s'approche du centre industriel de Boussens avec les deux silos gris des Ciments Lafarge, les installations pétrochimiques de la SEUB (qui fabrique du bio-éthanol) puis le dépôt de gaz liquéfié de la RAP. L'ancienne ligne de Saint Girons de détache au lieu dit Le Fourc sur une centaine de mètres. Un arrêt est cependant marqué à Saint Gaudens dont la ville s'étage en hauteur et dominée par le proéminent clocher de son abbaye du XII siècle. Puis des fumerolles s'échappent des deux hautes cheminées de l'usine de la Cellulose face au sommet enneigé du Cagire.

Le train entre en gare de Montréjeau Gourdan Polignan au km 104. Les installations se sont bâties sur le territoire des deux dernières communes aujourd'hui fusionnées.

La bastide royale de Montréjeau connue sous de « mont régalès » (le mont du roi) égrène ses façades blanches et sa halle aux grains en pays de Comminges. Cette gare du Piémont située au sommet de la rampe de Capvern (déclivités de 34mm/m) connaissait une forte activité fret puisque les trains lourds de soufre expédiés depuis le complexe de Lacq limités en tonnage étaient raccordés entre eux.

Dans le sens inverse la descente nécessitait parfois une locomotive en renfort. De même en trafic Voyageurs elle était le théâtre de quatre manœuvres par jour avec coupe et raccordement des trains du Luchonnais. Depuis une trentaine d'années, elle s'est quelque peu assouplie au voisinage de la monumentale sous station en pierre appareillée. Sous une pluie diluvienne le mécanicien permute les écrans rouges nécessités par le rebroussement et met en route le moteur opposé.

La VU à signalisation simplifiée de Luchon ne compte plus que quatre trains par jour en fin de semaine au lieu d'onze durant la période de pleine expansion. C'est un vestige d'un des derniers embranchements pyrénéens doté de sa caténaire inclinée( interdite aux SYBIC) de ses portiques en treillis métalliques, de ses traverses en béton du concepteur Orion et de son rail DC de 44 kg/m. Les anciennes gares repeintes en gris clair arborent encore aujourd'hui leur architecture très cossue avec halle accolée et toitures d'ardoises.

A 10h52 le train s'engage sur la ligne face au poste mis en service en 1971 (un des derniers de conception électromécanique avec le Poste O de Tours) puis remonte le cours de la Garonne dans un environnement de prairies et de bois.



L'ancienne cathédrale de Saint Bertrand de Comminges du XII siècle se déploie à l'horizon depuis le village de Labroquère. Un viaduc en maçonnerie à quatre arches nous bascule sur la rive droite de ce long fleuve né dans le massif de la Maladetta. La gare de Loures Barousse entourée d'une haie de végétaux dessert également l'établissement thermal de Barbazan récemment remis en état. Il soigne les affections du foie et des reins. La vitesse de 60 km/h autorisée par les documents techniques ne sera pas atteinte sur ce parcours en raison des arrêts en pleine voie nécessitant par définition la marche à vue.

La localité de Bertren nous mène à la gare de Saléchan Siradan au crépi rose surprenant. Après Esténos le train spécial réintègre la rive opposée du cours d'eau près du hameau de Chaum où la horde de photographes se déverse dans les prés avoisinants.





Pour la dernière fois le rail franchit le fleuve. La voie prend alors une orientation plein sud. Les vestiges de la société Péchiney qui produisait de l'acide nitrique, du carbone de calcium et des engrais azotés nous laisse un peu dubitatif. En effet la station de Marignac Saint B at point de départ dans les années 30 du tram du Val d'Aran connaissait une activité Marchandises intense qui s'est éteinte il y a quelques années. Un rayon de soleil providentiel éclaire la star du jour avec au lointain la silhouette du pic du Saillant (le faîte est repérable grâce à une croix en béton érigée par les Américains) et celle du pic du Gar.

La forêt domaniale et ses pics  dent s de Bacan re et de Burat nous hissent   présent dans la vallée sinueuse de la Pique. Le petit tunnel du Coq del Mail taillé dans la roche et un pont ouvrag  précédent un chapelet de localités aux maisons de pierre. Une limitation permanente de vitesse de 10 km/h est en place depuis 1994 en raison de l'instabilité des terrains du coté de Cazaux-Layrisse. Un second de même ordre mais temporaire celui-là à la sortie d' Antignac rappelle le déraillement de la RRR un soir du 26 avril 2009 heureusement sans gravité. Enfin à 12h30 c'est l'entrée à 30km/h sous les portiques en profil  HB 160 de la gare de Luchon, la reine des Pyrénées célèbre par ses eaux curatives connues déjà des Romains.

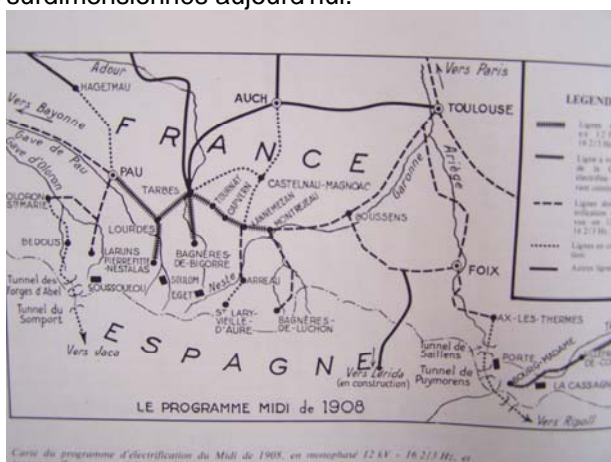


C'est le baron d'Etigny résident à Auch qui en 1759 décide de redonner à la cité montagnarde son lustre d'antan. La belle époque du thermalisme traitant les affections des voies respiratoires et des rhumatismes attira les grands de ce monde dans l'entre deux guerres.



Son deuxième élan d'expansion provient des sports d'hiver pratiqués depuis 1911 sur le plateau de Superbagnères et relié à la ville par une crémaillère disparue le 15 janvier 1966 puis remplacée depuis par un télécabine. Malgré le temps imparti nous n'aurons pas le loisir de pénétrer dans le musée Julien Sacaze ni même d'apercevoir l'ancienne station du funiculaire dissimulée à l'extrémité du parc des Quinconces. La présence d'un U 600 dans ce terminus pyrénéen fief des BB 4200/4600/4700 constitue un événement sans précédent. Pour cela la RRR du matin a été déplacée sur la voie contiguë non loin des quatre voitures du Corail Lunéa.

La gare a perdu au fil du temps sa halle de débords et la petite remise. Ses locaux paraissent quelque peu surdimensionnés aujourd'hui.



Un coup de sifflet strident précipite les participants à bord de l'élément bicolore où le volume des bagages de chacun rend tout déplacement difficile. Denis Gamard reprend la parole et évoque la grande histoire des Chemins de Fer du Midi précurseur du courant industriel sur notre territoire. C'est en 1907 qu'il est décidé de donner la préférence à la traction électrique sur la traction vapeur du fait des avantages techniques et économiques que l'électricité d'origine hydraulique permet de réaliser. C'est au courant industriel 12000 volts 16 2/3 Hz produit par les usines pyrénéennes que débute le programme d'électrification. Il concernera les lignes de Pau à Montréjeau, Lourdes à Pierrefitte Nestalas, Tarbes à Bagnère de Bigorre et Perpignan à Villefranche en 1914.

Au lendemain de la 1e Guerre Mondiale en raison de la pénurie de charbon un programme d'électrification est envisagé. C'est une mission envoyée en Grande Bretagne et aux Etats Unis qui impose le choix du 1500 volts continu. Le réseau du Midi se voit obliger de ré électrifier ses lignes excepté celle du Roussillon et de modifier l'équipement électrique de son parc moteur.

Le fil de cuivre sera posé en 1924 sur cette belle antenne et en 1925 au delà de Montréjeau. A 50 km/h la descente s'effectue sur le bon vieux DC jusqu'au confluent de la Garonne et de la Pique. Un bref arrêt à Marignac immortalise notre passage ainsi qu'à l'ancienne halte de Fronsac dominée par son château féodal.





La fermeture prolongée du PN ne semble pas tracasser ce riverain à cette heure de la journée. Profitant de quelques minutes d'avance sur la marche une prise de vue s'improvise à l'entrée du BV de Montréjeau où un Corail IC en provenance de Bayonne nous file sous le nez. Parvenus finalement sous la marquise l'ensemble des participants se disperse sur les quais . Pour le bonheur de tous on assiste à l'évolution du Renault le long de la verrière avec en toile de fond la sous station monumentale. A 90km/h le 2403 remonte alors le cours de la Garonne et atteint à 17h00 l'agglomération du grand Toulouse en pleine effervescence. Sous le regard amusé des agents de l'escale et de nos amis de l'AFAC venus nous saluer il repart dans un grand fracas à destination d'Agen deuxième étape de ce circuit.



JP LASSERRE DU ROZEL