

# MiDi

MA RÉGION, MES ENVIES



SAVEURS

## Encuisine avec Michel Kayser

L'invitée, Lydie Salvayre

p. 16



**Dossier** Quand le patrimoine raconte le chemin de fer, p. 6

**Reportage** L'hommage des Toulousains à Christo, p. 12

LA DÉPÊCHE  
DU MIDI

Retrouvez votre  
**HOROSCOPE**  
en page 34

Carte de presse La Dépêche du Midi n° 0917 du 12 septembre 2021. Ne peut être vendu séparément.



Il faut sauver la 241 P9 | Haute-Garonne

## Patrimoine

# Sur les rails de la mémoire

Des viaducs oubliés, d'anciennes gares internationales, des locomotives historiques qui ne demandent qu'à rouler à nouveau... MiDi emprunte les voies secondaires et explore le riche patrimoine ferroviaire de la région.

[ Texte : Claire Villard. Photos : Idriss Bigou-Gilles, Laurent Bouty, Manu Massip, CV et archives ]

**R**etour en 1852 : le rail arrive dans le Sud-Ouest. La création de la Compagnie des chemins de fer du Midi, qui gère la zone située entre Bordeaux (Gironde) et Sète (Hérault), marque littéralement la naissance d'un nouveau monde. Mais pour faire circuler ces trains, il est nécessaire de dompter le relief. Les montagnes sont percées, les vallées reliées entre elles grâce à des ponts, des viaducs. Le rail modifie complètement les paysages. Des quartiers, parfois des villes entières sont bâties autour de l'activité ferroviaire. Ce nouveau mode de déplacement atteint son âge d'or. En 1914, le réseau français cumule 39 400 kilomètres de voies.

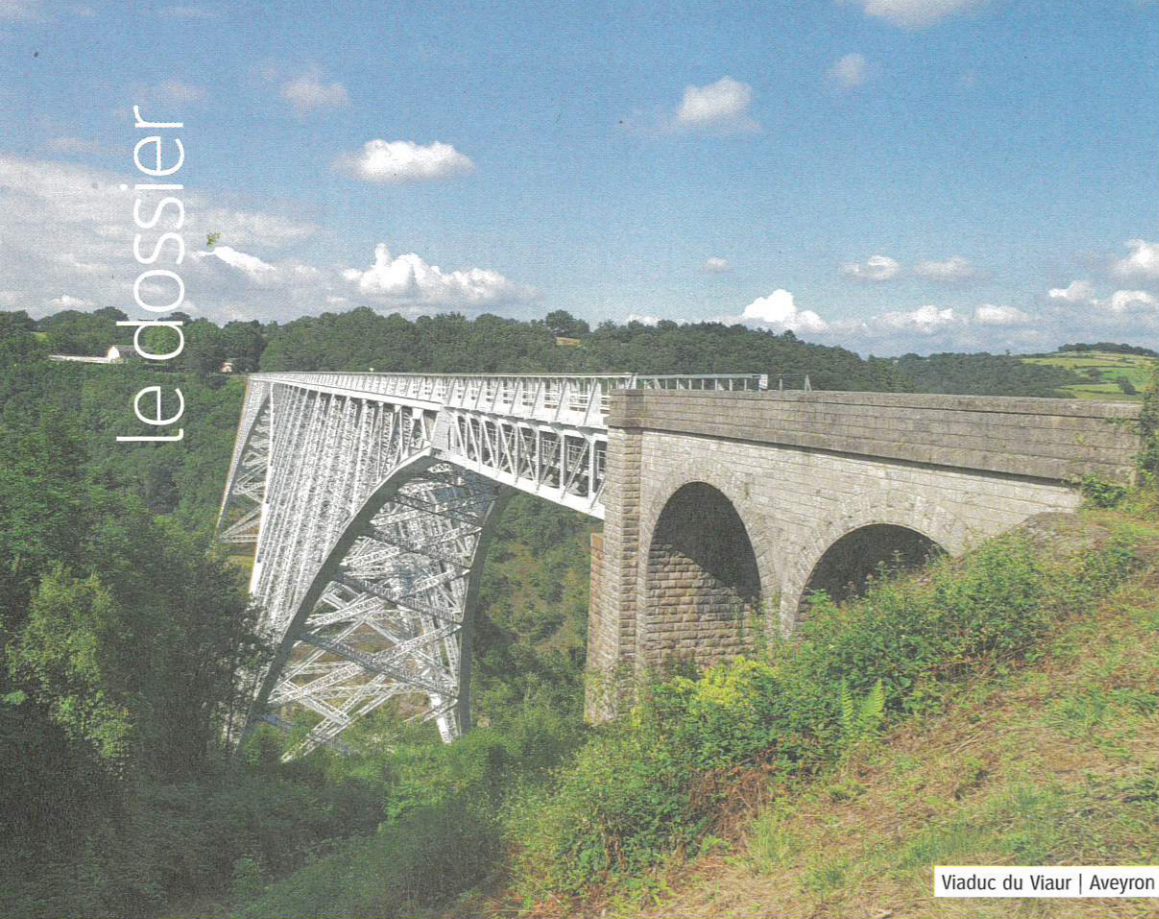
Aujourd'hui, on en compte un peu plus de 27 000. La fermeture de nombreuses lignes secondaires laisse les petites gares à l'abandon, la nature reprend ses droits sur des rails qui n'ont plus de raison d'être. Alors les amateurs d'exploration sauvage photographient les anciens quais, silencieux, la maison du garde barrière est transformée en gîte, les cheminots retraités ouvrent des musées, créent des trains touristiques pour que continuent à vivre les lignes qu'ils ont exploitées.

Malgré le déploiement de moyens de transport qui correspondent mieux à nos

modes de vie actuels (plus rapides, plus confortables, plus individuels) l'univers du ferroviaire, riche d'un imaginaire fort et d'une grande puissance poétique, continue de passionner. À l'occasion de "l'Année européenne du rail", décrétée par le conseil européen, et des Journées européennes du patrimoine qui ont lieu le week-end prochain, MiDi parcourt la région à la découverte de sites, d'ouvrages, de villes ou même d'engins qui témoignent, tous, de l'attachement largement partagé au monde du train. ● ● ●

Le viaduc du Viaur, trait d'union entre Tarn et Aveyron





Viaduc du Viaur | Aveyron



Bédarieux | Hérault



FRONTIÈRE

LE TUNNEL  
COMME TRAIT D'UNION

L'un des tunnels les plus élevés du réseau national se trouve à 1 580 mètres d'altitude et fait se rejoindre les deux anciennes régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, via le col de Puymorens. C'est aussi l'un des plus longs de France, avec ses 5 414 mètres. Sa particularité est de posséder des portes automatiques qui s'ouvrent à chaque passage de train. Un système mis en place pour empêcher les stalactites de se former à l'intérieur en période hivernale. Durant les premières années d'exploitation, à partir de 1929, plusieurs conducteurs ont été victimes de chutes de glace en parcourant le tunnel... Plus aucun risque aujourd'hui pour les Toulousains qui veulent partir en Espagne en train !



Le tunnel protégé par des portes | Ariège



La locomotive 140C27 | Gard

ARIÈGE

La route des tunnels  
jamais exploitée

Saint-Girons, sous-préfecture de l'Ariège, ne possède aucune liaison ferrée avec le reste du département. Pourtant, au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, un grand projet mobilise les Couserannais : la construction de la gare internationale à Oust-Seix, qui permettrait de rejoindre Lerida en Espagne. Entre 1889 et 1905, on bâtit une imposante structure sur laquelle les rails doivent venir se poser. Elle se tient sur la rive droite du Salat, à Lacourt, après Saint-Girons et court sur une vingtaine de kilomètres, jusqu'au lieu-dit Kerkabanac. Sur cette portion, cinq tunnels sont percés. La voie est censée descendre jusqu'à Oust-Seix, puis poursuivre plein sud jusqu'à Port-Salau, où il est prévu de creuser un tunnel transfrontalier. Celui-ci ne verra jamais le jour, de même que la gare, de même, finalement, que Saint-Girons-Lerida... De ce rêve brisé, il ne reste que cette jolie route des tunnels. A sens unique, elle s'emprunte en voiture ou à vélo depuis le rond-point de Kerkabanac et conduit aux abords de Saint-Girons.

bien ce défilé abrupt et plusieurs ouvrages d'art sont encore bien visibles aujourd'hui. On compte trois ponts ferroviaires et plusieurs tunnels, dont celui de Pierre-Lys, long de 1,3 km, qui possède une entrée prestigieuse, façon château fort. Tout l'ensemble de l'ancienne portion ferrée est spectaculaire, avec sa succession de galeries, qui sortent de la montagne, qui disparaissent quelques centaines de mètres plus loin, entre la rivière et le ciel. Ouverte en 1904, la section Quillan-Rivesaltes a été fermée en 1939, mais ses tunnels ne sont pas près de disparaître.

AVEYRON

Le viaduc se déforme

C'est l'un des ouvrages d'art ferroviaire les plus impressionnants de notre région, réalisé entre 1902 et 1908. Sa spécificité tient dans sa conception en porte-à-faux. L'arc central, à 116 mètres au-dessus du Viaur, est constitué de deux ossatures qui s'arc-boutent par une clé articulée, au milieu du pont. Elle permet à l'ensemble

de la structure de se déformer légèrement au passage des trains, mais aussi de mieux supporter les variations de température ou les bourrasques. C'est le seul pont en France à être conçu de cette manière. Il est l'œuvre de l'ingénieur Paul Bodin et classé au titre des monuments historiques depuis 1984.

Ses 3 800 tonnes d'acier tranchent avec la finesse de son dessin, la légèreté qu'elles inspirent. Ce viaduc, telle une toile d'araignée solidement attachée entre Tarn et Aveyron, se dévoile depuis le village de Tanus ou Tauriac-de-Naucelle, où plusieurs belvédères et des sentiers de randonnée sont aménagés pour en profiter sous toutes ses coutures.

HAUTE-GARONNE

En restauration  
depuis 13 ans

Chaque samedi, dans l'ancien technicentre de la gare Matabiau de Toulouse, une équipe de bénévoles s'emploie à res-

taurer une locomotive à vapeur. Il s'agit des membres de l'Amicale des anciens et amis de la traction vapeur (AAATV) section Midi-Pyrénées. Cela fait maintenant treize ans qu'ils y travaillent. S'ils consacrent tant d'énergie pour sauver la loco 241 P 9, c'est parce qu'elle constitue un fleuron de la traction vapeur dans les années 60. Elle était même la plus puissante d'Europe. « Elle est donnée pour 120 km/h, avec une autonomie de 200 km. C'était énorme pour l'époque ! », s'enthousiasme Philippe Girard, président de l'association. Aujourd'hui, elle est entièrement démontée et chaque pièce est recensée, étudiée, restaurée. Objectif : la remettre sur ses roues immenses de deux mètres de diamètre au plus vite. En effet, il se pourrait bien que les amis de la 241 soient contraints d'organiser son déplacement sous peu, le technicentre qui l'accueille devant être rayé prochainement de la carte de la Ville rose...

HAUTES-PYRÉNÉES

La gare  
construite en bois

Inscrite au titre des monuments historiques depuis 1981, la gare de Cauterets semble tout droit sortie d'un western. Pourtant, nous sommes bien au cœur des Pyrénées. Entièrement en bois de

HÉRAULT

Le viaduc  
emblème de la ville

C'est peu dire que le viaduc de Bédarieux est le symbole de la cité héraultaise. S'il en est le monument le plus imposant, il a aussi été choisi par la municipalité pour inspirer le logo de la Ville. Pourtant, cet immense pont ferroviaire n'est plus en service depuis la fin des années 50. Il est étroitement lié à l'activité économique locale d'autrefois, à savoir les houillères de Graissessac, exploitées au moins depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle et qui servent notamment à la fabrication de clous jusqu'au début du XX<sup>e</sup> (on comptait une centaine d'ateliers). La ligne Graissessac-Béziers est donc décidée afin de faciliter le transport

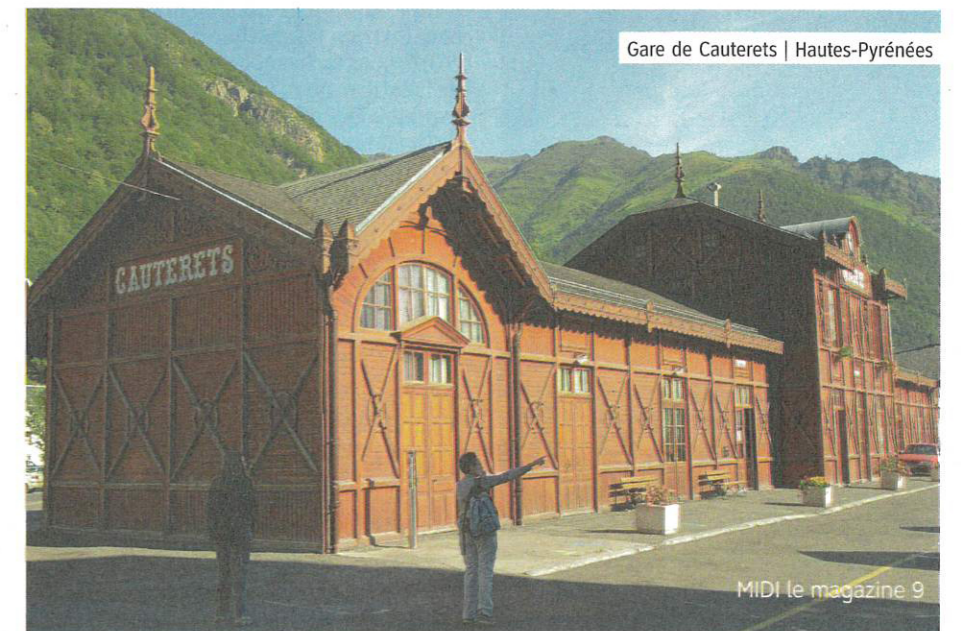
AUDE

Les tunnels des gorges  
de la Pierre-Lys

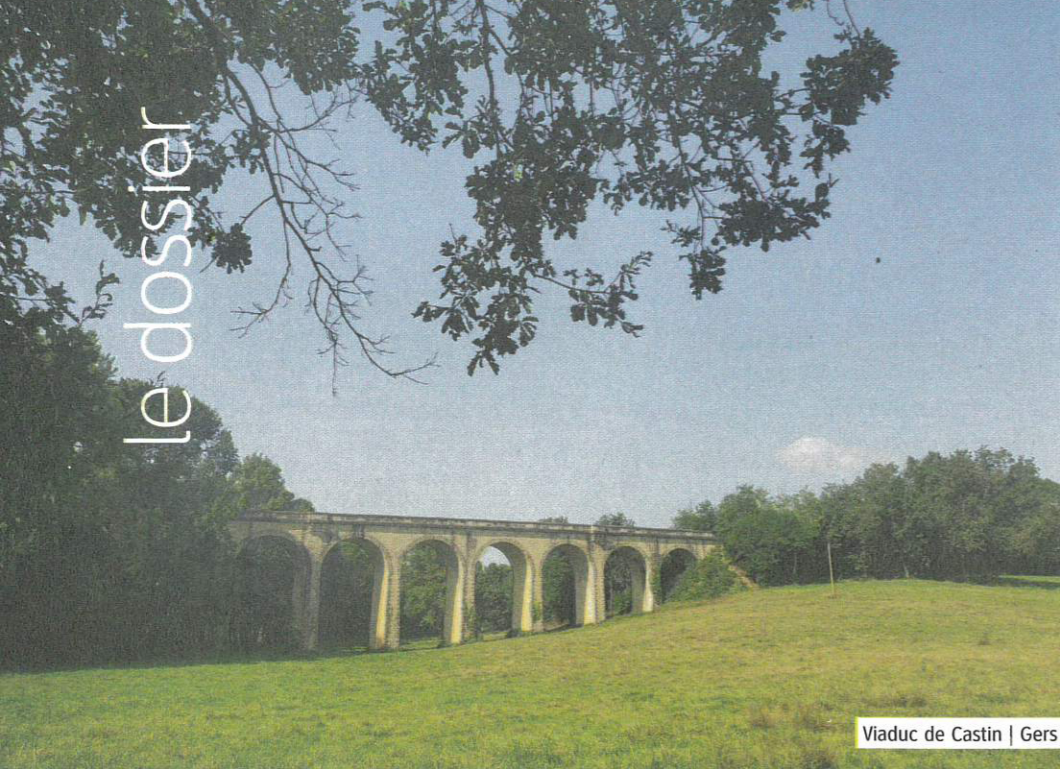
Les gorges de la Pierre-Lys, sur la commune de Saint-Martin-Lys, frappent par leur caractère sauvage et vertigineux. Difficile d'imaginer que le train pouvait rouler en des endroits si escarpés, en surplomb de l'Aude... Pourtant, un tronçon de la ligne Carcassonne-Rivesaltes traversait



Les bénévoles au travail | Haute-Garonne



Gare de Cauterets | Hautes-Pyrénées



Viaduc de Castin | Gers



Gare de Lexos | Tarn-et-Garonne



La rotonde bientôt remontée | Lot

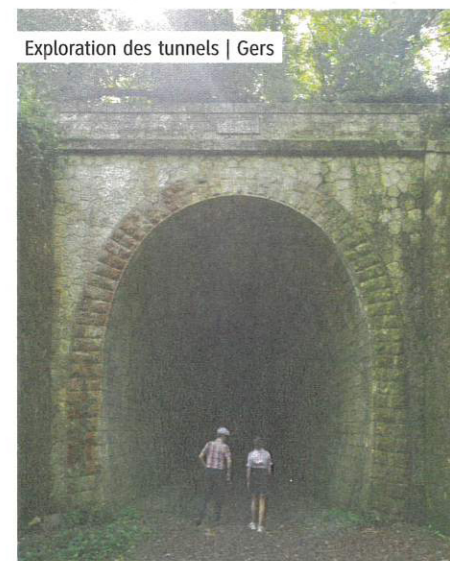


Voie des mégissiers | Tarn

du charbon et le viaduc érigé à cet effet. L'ouvrage est colossal : 710 mètres, 37 arches en plein cintre, à 24 mètres au-dessus de l'Orb. Malgré les moyens de l'époque, il ne fallut que 20 mois pour qu'il soit finalisé : on dit que 4 000 ouvriers étaient employés sur le chantier.

### GARD Une locomotive de légende

Commandée en 1917 pour grossir les rangs de l'artillerie, la 140 C 27 a servi sur le front de Verdun durant toute une année. Ensuite, l'engin de 150 tonnes a été vendu à la SNCF. Lorsqu'elle termine sa carrière, au début des années 70, elle est récupérée par l'association Train à vapeur des Cévennes, créée en 1975 spécialement pour éviter que cette machine, classée monument historique, sombre dans l'oubli.



Exploration des tunnels | Gers

Ce n'est que bien plus tard qu'une équipe de bénévoles s'attelle à sa réfection. Entre 2006 et 2011, les membres du Groupement d'aide au développement des exploitations ferroviaires touristiques (le nom de l'association rattachée à l'entreprise Train à vapeur des Cévennes) la remettent en état, soirs et week-ends. Ils ne rêvent que d'une chose : la voir rouler. Elle fait actuellement partie du parc du train touristique à vapeur, mais ce n'est pas suffisant : « Notre objectif est de la faire rouler sur le réseau SNCF », explique Quentin Schneider, le président de l'organisme. D'ici la fin de l'année, on devrait donc apercevoir cette loco mythique sur les mêmes rails que les TER habituels !

### GERS "Archéologie ferroviaire" à Castin

Des kilomètres de rails ont été démantelés depuis qu'Auch n'est plus connectée à Lannemezan, Agen ou Eauze, effaçant en partie les souvenirs de ce passé pas si éloigné. Gersois d'adoption, Samuel Taguena s'est pris de passion pour "l'archéologie

ferroviaire". Il part en quête des anciennes lignes de chemin de fer. Du tracé Eauze-Auch, il reste deux beaux ouvrages, près du village de Castin, à 7 kilomètres de la capitale gasconne. « Le viaduc de Castin, avec ses douze arches, est le plus important du département. Au sol, on remarque encore des galets qui servaient pour le ballast », commente-t-il. Après un passage aérien à près de 20 mètres de haut, le sentier se poursuit en forêt, jusqu'à un tunnel désaffecté, masqué par la végétation : le tunnel Marcaud, construit entre 1903 et 1906. Un peu plus loin, une maison de garde-barrières est transformée en habitation privée. Un parcours insolite et sauvage dans la campagne gersoise, prisé des vététistes et randonneurs locaux.

### LOT La rotonde attend d'être remontée

L'association Chemin de fer touristique du Haut-Quercy (CFTHQ) œuvre depuis trente ans à la sauvegarde de la petite portion entre Martel et Saint-Denis-les-Martel. La gare qui s'y trouve représentait

### FONDATION

#### CAPDENAC-GARE, VILLE DE CHEMINOTS

Il existe des villes qui sont expressément construites autour de leur gare. C'est le cas de Capdenac-Gare, dans l'Aveyron. Avant 1857, celle-ci n'existait pas. Cette année-là, il est décidé du tracé d'une ligne ferroviaire passant par le lieu-dit Tinsou, sur la commune de Saint-Julien d'Empare et de la création d'une gare. Deux ans plus tard, celle-ci occupe déjà 13 hectares. L'activité débordante conduit à fonder une nouvelle commune et cette même année 1859 voit la naissance de Capdenac-Gare, en contrebas de Capdenac-le-Haut, qui elle est rattachée au département du Lot. La gare est bientôt reliée à Montauban, Toulouse, Cahors, Aurillac. L'activité minière du bassin de Decazeville, à quelques kilomètres, est en pleine expansion, le charbon est expédié partout en France depuis la ville aveyronnaise. En 1889, elle reçoit 2 800 voyageurs par jour dans 45 trains au départ ou à l'arrivée. Il y passe 57 convois de marchandises, soit 900 wagons quotidiens. Toute la vie de cette petite ville est marquée par ses origines. Bien sûr, de nombreux logements sont bâtis pour héberger tout le personnel. En 1866, l'entreprise Raynal et Roquelaure est créée : M. Raynal n'est autre que le gérant du buffet de la gare, Roquelaure son chef cuisinier. L'église Notre-Dame-des-Voyageurs, inaugurée en 1904, abrite d'étonnants vitraux figurant les rails, la gare et ses wagons. Même le kiosque à musique, place du 14-Juillet, porte en lui l'histoire de la cité ferroviaire, puisque ses colonnes sont bâties à partir d'anciens rails.

Capdenac-Gare | Aveyron



autrefois un carrefour ferroviaire important, car située à la jonction des axes Bordeaux-Aurillac et Paris-Toulouse, au cœur de la vallée de la Dordogne. Elle était dotée alors d'une grande rotonde, « démontée dans les années 70 par un particulier qui devait en faire un hangar mais laissée à l'abandon. Il y a dix-huit ans, le CFTHQ s'est porté acquéreur », raconte Bertrand Lacarrière, président de l'association. Les pièces détachées, dont sa charpente Eiffel, sont pour l'instant stockées en attendant le lancement concret du projet, qui consistera à reprendre la toiture, les murs, et installer un nouveau pont tournant comme à l'époque. Retenu par la Mission Bern

pour la mise en valeur du patrimoine, il pourrait connaître un coup d'accélérateur prochainement.

### LOZÈRE Authentique translozérien

Il existe une ligne, heureusement toujours en service, qui parcourt le département de façon transversale. Elle offre, durant 77 kilomètres, une véritable immersion en terres lozériennes, à travers forêts de conifères et vallées sculptées par les eaux. À bord du translozérien, on se déplace à moyenne vitesse, 60 km/h maximum, entre le Monastier et La Bastide, en passant par Mende. Sur une cinquantaine de kilomètres, la voie fait la course avec le Lot et voit défiler une succession de petits ponts et tunnels. Le train atteint son point culminant à la halte de Larzalier et ses 1 215 mètres. 31 kilomètres à plus de mille mètres d'altitude, c'est un record national pour une ligne non-électrifiée comme celle-ci. On y croise des galeries neige installées suite à de nombreux blocages de locomotives au cours des rudes hivers. Lorsque le train amorce sa descente, il rencontre le viaduc de Mirandol et ses dix arches élégantes pour 30 mètres de haut, avant d'atteindre son terminus. L'une des lignes les plus authentiques, pour qui préfère le doux rythme du train à la course folle du TGV.

### PYRÉNÉES-ORIENTALES Les rails de la grève

Le village de Cerbère s'est clairement développé autour de sa gare, mise en service en 1878. L'arrivée du ferroviaire dans les Pyrénées-Orientales transforme complètement ce très modeste port de pêche du massif des Albères, situé à seulement deux kilomètres de la frontière. Sa gare internationale joue un rôle capital dans le transit de marchandises entre France et Espagne. Seulement, l'écartement des voies n'étant pas le même côté ibérique et côté français, le contenu des wagons doit être déchargé puis rechargé à la main entre les deux ! Ce sont des femmes qui s'y emploient. Baptisées les « transbordeuses d'oranges », elles sont à l'origine de la première grève féminine en France, en 1906. Exigeant un meilleur salaire, elles vont jusqu'à s'allonger sur les rails de Cerbère. On dit que les locomotives se sont arrêtées à seulement deux mètres d'elles... Et qu'elles ont fini par obtenir satisfaction. Un wagon mémorial leur rend hommage, en contrebas de la gare, à deux pas du centre-ville.

### TARN L'ancienne voie des mégissiers

La promenade est courte mais pittoresque. Aux jardins de Martel, à Giroussens, le train entre en gare chaque jour en période estivale, pour une balade très tranquille, sur une voie ferrée reconstituée par des passionnés. Ce petit train



Hôtel mythique le Belvédère du rayon vert à Cerbère  
Pyrénées-Orientales

touristique honore la mémoire des mégissiers de Graulhet, cité tarnaise autrefois capitale du cuir. À la fin du XIX<sup>e</sup>, les membres de la profession souffrent de l'enclavement de leur ville et sont empêchés dans leur commerce. Ils créent alors leur propre compagnie de transport, les tramways à vapeur du Tarn, qui relie ainsi Laboubarie. En 1903, ils se raccordent à Lavarut et visent Saint-Sulpice. Mais 1914 arrive. Les travaux ne se terminent qu'en 1925, il est déjà trop tard : la concurrence routière est trop importante, la ligne ferme sept ans après.

En 1975, une association décide de raviver le souvenir des mégissiers du Tarn. Ils récupèrent des matériaux, trouvent des loco-tracteurs qu'ils retapent, posent les rails eux-mêmes. C'est sur ceux-là mêmes que le train touristique du Tarn circule désormais.

### TARN-ET-GARONNE Le calme de Lexos

Elle fait partie de ces anciennes grandes gares dont le nom n'est guère connu au XXI<sup>e</sup> siècle que par les locaux ou les ferroviophiles. Elle est toujours desservie, sur Toulouse-Capdenac, mais à l'intérieur, c'est calme, très calme. Pour prendre son billet, on s'adresse désormais à un guichet automatique. L'aspect extérieur et les volumes laissent deviner qu'autrefois, pourtant, les lieux étaient bien plus animés. La gare de Lexos est mise en service en 1858 pour connecter Montauban à Capdenac. Six ans plus tard, elle est raccordée à Toulouse : Lexos devient un carrefour ferroviaire majeur dans la région. Et nul doute que ces différents pavillons, au style Renaissance, en briques et en pierres, au décor très classique, devaient impressionner les voyageurs. Puis, comme ailleurs, le rail est progressivement abandonné. Montauban-Capdenac est fermée. La gare se dépeuple à tel point qu'elle a même failli être détruite dans les années 2000. Elle est heureusement classée monument historique et attend un acheteur pour lui offrir une seconde vie. Avis aux amateurs ! ●