

Le Transpyrénéen Oriental : une ligne au superlatif la plus accidentée du réseau

Lundi 8 février 2010



C'est le carillon de l'église Saint Volusien qui nous éveille en cette matinée bien brumeuse.

La ville de Foix préfecture de département s'est construite au confluent de l'Arget et de l'Ariège. C'est la patrie de Gaston III Phébus comte fuxéen de 1343 à 1391. Fin politique cet homme fut le grand ami de Charles V et se montra protecteur éclairé des lettres et des arts. Le château érigé sur un piton rocheux du XI au XV arbore ses trois hautes tours que réunissent les ruines d'une double enceinte. Après un solide petit déjeuner, le groupe investit la gare reconnaissable à sa belle marquise

Un mince filet bleu se promène au dessus du fil de cuivre, c'est notre 2403 qui attend l'ouverture du Carré violet.

A 8h15, il refoule prudemment sur la voie 3 proche de l'élément automoteur Bombardier à la forme ovoïde. Ce matériel de grand confort a investi cette ligne depuis le 12 décembre 2004 lors de la mise en place du cadencement. Le nombre de trains sur cet axe a été multiplié par 2 voire par 3 avec la métropole toulousaine.

A 8h34, l'U600 prend le départ et glisse le long de la vallée pris en étau entre l'ancienne nationale, le cours d'eau et la voie rapide. L'usine de Mercus qui fabrique de l'aluminium à partir de minerai s'étire sur notre droite.



Puis la masse imposante du roc de Sédour (altitude 1070m) nous précipite dans la petite ville industrielle de Tarascon dominée par sa tour de l'Horloge ou du Castella.

C'est ici qu'on a remis au goût du jour « l'hypocras » le plus vieil apéritif de France. La société Pechiney était jusqu'en 1990 le principal employeur de cette cité aujourd'hui en quête de reconversion. L'énorme silo bleu où l'on stockait l'alumine de Gardanne ne sert plus face aux voitures USI et fourgons postaux du club de modélisme dénommé la Magie du Rail. Son accès est commandé par une batterie de signaux mécaniques, d'un sémaphore Lartigue et de d'indicateurs de direction. Au fur et à mesure de la visite des réseaux



miniatures on parvient tout près de la BB 4736 pantographe levé dans sa robe vert 301 caractéristique de l'époque. Un beau témoignage de cette grande épopée du Transpyrénéen!



Le départ de la ZGC libère le canton et provoque l'ouverture du sémaphore de sortie. L'excursion se poursuit le long des thermes de la station d'Ussat et des grottes de Lombrives les plus vastes d'Europe. En cet instant, les déclivités oscillent de 3 à 19,5 mm/m sur une plateforme complètement rénovée en 2009. Le rail U60 de réemploi (provenant de la LN1) repose sur des traverses bi-bloc ou monobloc selon les terrains traversés ce qui apporte une qualité de roulement sans égal.

L'éperon rocheux du Quié nous étreint subitement. L'Aston roule ses eaux à notre passage aux Cabannes.(point de départ vers le plateau de Beille pour les skieurs) La rampe s'accroît dès le franchissement du premier pont métallique avec un taux de 20 mm/m puis de 25 ensuite. Le ruban d'acier se déplace d'une rive à l'autre. A 80 km/h nous brûlons la gare de Luzenac qui nous offre en amont la perspective de la Dent d'Orlu puis entrons à Ax les Thermes (altitude du rail 702m)



Un long stationnement a été aménagé pour les prises de vues devant le tiroir (origine d'un premier tracé abandonné) le château d'eau de structure mixte et la sous station qui abrita en son temps les énormes commutatrices destinées à convertir le courant industriel en 1500 volts continu.

A présent nous allons emprunter la section transpyrénéenne la plus difficile classée « à forte pente » présentant des déclivités de 34 à 40 pour mille sur de grandes longueurs.

Elle évoque dans la mémoire collective l'époque des BB 4100 avec la montée du deuxième agent en cabine, de la mise en place du dispositif « Montagne » pour les wagons de Fret, de l'adjonction impérative d'un fourgon à essieux(gardé) en queue des convois de marchandises et du changement du rapport d'engrenages des BB 8500.(1)

Toutes ces dispositions ont été abrogées par la réglementation de 1993. En raison même de la nature très accidentée, le tracé sinueux comporte des courbes de 200m de rayon minimum et des ouvrages d'art importants. Il a été percé 17 souterrains d'une longueur cumulée de 10964m.

Dès ses premiers tours de roues l'autorail Decauville fait gronder ses deux moteurs aux abords de la rampe de 40.



Une succession de tunnels permet à la voie de se déployer en balcon au dessus de la station thermale (on y soigne les affections liées aux rhumatismes et aux voies respiratoires)

Son bassin des Ladres aux eaux sulfureuses aménagé par Saint Louis pour les soldats atteints de la lèpre dissipe toujours des odeurs nauséabondes. Depuis 1955 Ax les Thermes s'est investi dans les sports de glisse et a aménagé des remontées mécaniques sur les plateaux de Bonascre et du Saquet. Le rocher de la Vierge offre une dernière vision de la cité avant de pénétrer dans un étroit défilé.



Les trois hameaux des Bazerques égrènent leurs maisons à flanc de montagne. Au débouché du souterrain de Loubail (75m) le regard embrasse le massif de la Chioula où l'on distingue les villages d' Ignaux et de Sorgeat dans les lacets de la route. Quelques minutes suffisent pour parvenir au tunnel de Lareng. Dans un cadre plus grandiose les pics andorrans déroulent leurs cimes enneigées au dessus de Mérens les Vals. Puis dans l'obscurité de l'hélice du Saillens le rail s'élève d'une centaine de mètres et poursuit sa progression dans le Barthe Espresso. Le feu jaune du panneau circulaire annonce la gare d'Andorre l'Hospitalet (1428m) recouverte d'une poudreuse.

A l'exception des deux voies principales les autres disparaissent dans leur linéol hivernal.



Le pic de Nérassol semble écraser la localité et les logements de la Police des Frontières.

A 11h27 la ZGC en provenance de Toulouse fait crisser ses freins à disques sous le regard amusé des voyageurs puis disparaît dans la montée vers le col. Les 600 CV sont à nouveau mis à contribution dans la dernière rampe de 34 mm/m menant au tunnel du Puymorens. Dans la pénombre absolue, le faite est atteint au km 148+200 limite de partage des eaux Atlantique Méditerranée.



Le train se laisse alors glisser dans le bassin de l' Ebre. La gare de Porté Puymorens qui s'élève à 1562m est la plus haute de France à l'écartement UIC. Sous un ciel blafard le 2403 longe l'ancienne gare de Porta dénommée Burton's gare par son occupant.



Les viaducs de Porta et de la Feuillatière élèvent leurs piles de granit dans un des sites les plus sauvages du Carol. Puis à faible vitesse on distingue le plus bel ouvrage édifié par Paul Séjourné Il se décompose de douze arches en plein cintre encadrant un grand arc dont la maçonnerie a été allégée par quatre voûtelettes. Les deux anciennes tours de guet destinées à prévenir tout danger suscitent une certaine curiosité. Le train effectue son entrée à 30 km/h sur le plateau de voies de la gare internationale.

Le BV de Latour de Carol Enveitg (dénomination portée depuis 1957) s'identifie instantanément au niveau architectural par le crépi ocre de sa façade et de ses deux tours-pignons. Côté ouest, la sous-station trône majestueusement près de la remise habitée par le CN1 (ex BB 8553). A l'opposé, la première gare de 1927 s'érige le long de la voie étroite et l'ancien local de la Douane semble s'être assoupi depuis 1995. La voix suave de madame Hérault annonce la correspondance pour Barcelona et Villefranche Vernet les Bains Fuilla.



Grâce à la bienveillance du dirigeant local l'autorail vidé de ses voyageurs se positionne sur la voie centrale. L'alignement des trois matériels (rame Stadler X 151/152, X2403, automotrice série 447 de la RENFE) déclenche le crépitement des flashes. En effet, cette gare est la seule d'Europe avec Montreux en Suisse à comptabiliser trois écartements de voies et de trois tensions différentes.

La manœuvre se poursuit jusqu'au km 163+500 à proximité du DC espagnol et du Vignole catalan.

De retour au BV les participants se précipitent vers le relais H afin de réaliser quelques petits achats de cartes postales et de souvenirs du train jaune.

L'heure de départ imminente suscite à nouveau une effervescence bien remarquée. Le mécanicien met en route les deux moteurs puis enclenche le levier de vitesse.

Denis Gamard nous explique en détail la genèse du Transpyrénéen.

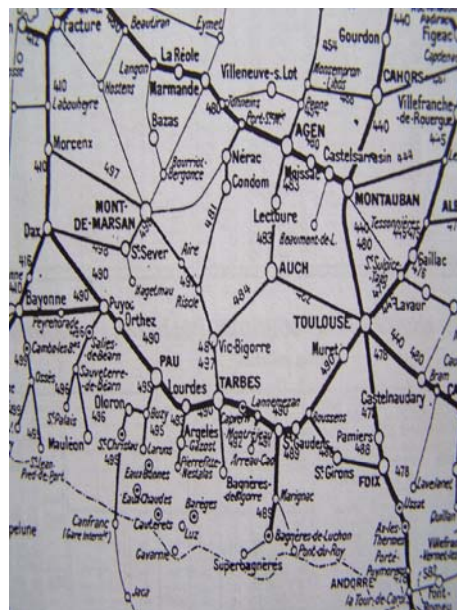
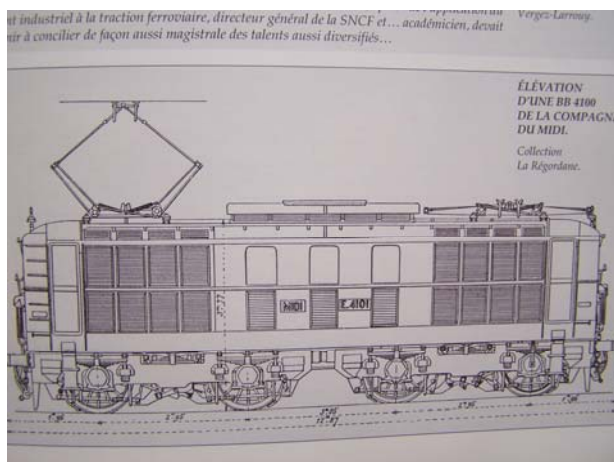
En effet pendant une cinquantaine d'années au XIX siècle les seuls moyens de communication s'effectuaient avec l'Espagne aux deux extrémités de la chaîne. Il s'était fait sentir la possibilité de traverser celle-ci dans sa partie centrale.



Théophile Delcassé (1852-1923) député de l'Ariège puis ministre des Affaires Étrangères sous la IIIe République intervint à plusieurs reprises pour appuyer le projet.

Il fut retenu par la loi du 2 août 1907. La ligne d' Ax les Thermes à la frontière était définitivement concédée à la Compagnie du Midi. Les travaux commencèrent en 1909 et durèrent près de vingt ans, interrompus en partie lors de la Première Guerre Mondiale. Ce tronçon inauguré le 22 juillet 1929 avait pour but de raccourcir notablement la distance de Paris à Barcelona et vers l'Afrique mais il ne connut pas toute l'importance qu'il aurait pu mériter au niveau international.

Le cadencement instauré par le Conseil Régional de Midi Pyrénées le 12 décembre 2004 a doublé le nombre de trains dans la vallée de l'Ariège mais il ne s'est pas accompagné d'un ajustement avec les trains de la Généralité Catalane. Il en est résulté des heures d'attente interminables à certains moments de la journée.



La convention franco-espagnole stipulait que les trains de chaque pays puissent faire terminus dans la gare du pays opposé (à l'instar d' Irun et de Port Bou) Elle fut dénoncée le 28 septembre 1968 en raison de la faiblesse du trafic en transit (la SNCF limitant ses trains en France) Ces considérations d'ordre général ne pouvaient ne pas être évoquées.

Fief des BB 4101 à 4192 jusqu'en 1984 cette ligne s'est depuis considérablement modernisée.

Notre 600 CV ne faiblit pas pour autant dès le début du 4% à proximité des deux tours cerdanes.

Le lit du Carol nous conduit à la tête du tunnel du Puymorens (longueur 5400 m et achevé en 1918) proche de son homologue routier de 1994. Un arrêt au km 140 au dessus de la rivière provenant de l'étang des Bézines puis au km 137+800 des Bordes de Saillens (à la sortie de l'hélicoïdal) nous permet de constater le dénivellé accompli. La vedette s'immobilise en compagnie de ses fans en gare de Mérens (altitude 1057m)



La descente est quasiment continue jusqu'à la station thermale établie au confluent de l'Ariège, de la Lauze et de l'Oriège. Un rapide coup d'œil du bureau de l'agent circulation orné d'une photographie du site prise au début du siècle dernier nous rappelle que la CCVG existe depuis octobre 1996 corrélativement avec le BAPR à compteur d'essieux. Par contre en aval le BMVU miniaturisé a remplacé l'antique cantonnement téléphonique. L'action sur le bouton de test fait apparaître le voyant vert. Le Chef de Service ne dispose que de 30 secondes pour renverser la manette du verrou commutateur du sémaphore de sortie. La présentation de la palette concrétise l'autorisation de départ. L'autorail bi colore s'élançe dans la vallée ariégeoise puis glisse au pied de l'église romane d' Unac une des plus belles du département.



Luzenac la cité du talc bâtie en contrebas de la montagne du Tabé exploite l'un des plus grands gisements de minerai du monde. La carrière de Témouns juchée à 1700m est reliée à l'usine par télébenne. La société Rio Tinto Minerais émanant d'un groupe industriel anglo-australien en a produit 440 000 tonnes dont les 2/3 sont expédiés par fer. A 16h33 le TIV 40 d'entrée nous confirme le croisement avec la ZGC d'après midi. Ce moment exceptionnel est fixé sur la pellicule en aplomb des trois pics enneigés de Galinat, de Saint Barthélémy et de Soularac.

Peu à peu la lumière va décliner du côté de Foix et de Pamiers où la densité des circulations ne fait que croître. Ce safari photo de trois jours prend fin dans la ville rose à 18h00 sous les projecteurs de la verrière. Le moment est venu de féliciter les dirigeants du CFHA et de Laurent Tessier à l'occasion de ce voyage inoubliable en Midi Pyrénées.

A Bientôt pour une autre escapade!



JP LASSERRE DU ROZEL

NB (1) les BB 8500 ont été retirées du service sur le Transpyrénéen le 12 décembre 2004

