

Fonctionnement de la gare

Je vais te résumer le fonctionnement type d'une petite gare de montagne du Midi (époque vapeur/BB Midi), en prenant St-Martin-Lys comme modèle. Je vais m'appuyer sur des sources historiques pour vérifier quelques détails.

Une gare rurale montagnarde du Midi comme St-Martin-Lys, vers 1905-1950, c'est grosso modo ça :

Rôle principal

- Point d'arrêt voyageurs pour les villages autour (quelques trains par jour, souvent des **omnibus** ou **mixtes** voyageurs + marchandises).
- Petit centre de **fret local** : bois, bétail, matériaux, produits agricoles, charbon/engrais en arrivée.
- Relais **poste / télégraphe** : le train apporte le courrier, souvent distribué ensuite par facteur à pied.

Installations typiques

- 1 bâtiment voyageurs (celui de ta photo) avec :
 - salle d'attente, guichet, bureau du chef de gare, parfois logement à l'étage ;
 - guichet-billetterie, pesage, téléphone/ligne télégraphique.
- 1 ou 2 **voies d'évitement** + une **voie de débord / quai marchandises** et parfois petite halle couverte.
- Quais bas, WC/extérieurs, lampes à pétrole ou gaz puis électriques.
- Dans les gorges : proximité d'un **tunnel**, murs de soutènement, ouvrages d'art (ponts sur l'Aude).

Personnel (petite gare)

- **Chef de gare** : fait tout ou presque – ventes billets, télégrammes, annonces, sécurité, gestion des manœuvres.
- Éventuellement un **aiguilleur / facteur mixte** qui aide aux aiguilles, aux colis, au chargement.
- Plus loin sur la ligne : **garde-barrière** pour les PN, **cantonniers** pour l'entretien de la voie.

Fonctionnement d'une journée type

- Matin :
 - Réception du premier train (souvent venant de la "grande" gare de vallée) :
 - descente des voyageurs, sacs postaux, quelques colis ;
 - éventuellement 1 ou 2 wagons laissés sur la voie de débord.
 - Manœuvres : le train refoule, place ou reprend les wagons, le chef de gare donne les signaux de départ.
- Journée :

- **Chargement local** : bois en wagons tombereaux, bêtes au quai si besoin, sacs de céréales/engrais, etc.
- Émission/retour de télégrammes, gestion des demandes de wagons (commande au service marchandises).
- Soir :
 - Derniers voyageurs (école, marché), envoi du courrier et des wagons chargés vers la grande gare de triage.

Particularités montagne (Midi)

- Profil difficile : **rampe, courbes, tunnels** → limitations de charge des trains, renfort de freinage.
- Hiver : gestion de la neige, du gel, surveillance des chutes de pierres et glissements de terrain.
- Eau/charbon pour les locomotives vapeur souvent dans une gare plus importante, mais St-Martin sert de **point de croisement/refuge** en cas d'incident dans les gorges.

Évolution ensuite

- Avec la route : baisse des voyageurs, recentrage sur quelques trafics lourds (comme la dolomie à St-Martin-Lys plus tard).
- Déclassement du service commercial classique, puis **halte touristique** (TPCF) avec fonction surtout patrimoniale et touristique.

Si tu veux, je peux te faire :

- un **schéma de plan de voie type** de St-Martin-Lys (vue de dessus) ;
- ou une **fiche "journée type du chef de gare vers 1930"** pour mettre dans un parcours de visite.

« La gare de Saint-Martin-Lys est une petite gare rurale montagnarde de la Compagnie du Midi, située dans les gorges de la Pierre-Lys, entre Quillan et Axat. Dans les années 1930, le chef de gare y assure à lui seul l'essentiel des fonctions : accueil des voyageurs, gestion des marchandises, sécurité et communications télégraphiques. Cette fiche présente une journée type de travail à cette époque. »

6h00 - Réveil et préparation

- Lever à l'aube (logement à l'étage du bâtiment voyageurs).
- Allumage du poêle dans la salle d'attente et le bureau.
- Vérification des horloges et synchronisation avec le télégraphe.
- Préparation du registre des trains et des billets.

6h30 - Ouverture de la gare

- Allumage des lampes (pétrole ou électricité selon époque).
- Nettoyage rapide des quais et de la salle d'attente.
- Inspection visuelle des voies : obstacles, pierres, neige, coulées de boue.
- Premier contact télégraphique avec Quillan/Axat pour confirmer le service.

7h15 - Arrivée du premier train (omnibus)

- Annonce du train (sifflet, drapeau).
- Accueil des voyageurs, vente de billets, bagages.
- Réception des sacs postaux, remise au facteur.
- Déchargement/chargement de quelques colis.
- Manœuvres éventuelles : wagons laissés ou repris sur la voie de débord.
- Télégramme à la gare voisine pour signaler le départ.

8h00-12h00 - Activité fret et services locaux

- Accueil des agriculteurs et artisans pour les expéditions : bois, bétail, sacs de céréales, engrais, matériaux.
- Pesage des marchandises et remplissage des lettres de voiture.
- Demande de wagons supplémentaires par télégraphe si besoin.
- Surveillance du passage à niveau et des manœuvres.
- Entretien de base : nettoyage des voies, petite maintenance.

12h00-13h30 - Pause de milieu de journée

- Repas pris au logement ou dans la petite cuisine du bâtiment.
- Surveillance minimale de la gare (portes fermées, télégraphe surveillé).
- Vérification rapide des installations avant la reprise.

13h30 - Train de l'après-midi (mixte voyageurs/fret)

- Accueil des voyageurs (retour du marché, déplacements administratifs).
- Expédition des wagons préparés le matin : bois, bétail, colis.
- Réception de nouveaux colis et courrier.
- Manœuvres de réorganisation du train si nécessaire.

14h30-18h00 - Clôture progressive des activités

- Rangement des registres de fret et de circulation.

- Préparation des demandes pour le lendemain (wagons, matériel, courrier).
- Échanges télégraphiques de fin de journée avec Quillan.
- Entretien des locaux (balayage, rangement, petites réparations).

18h30 - Dernier train de la journée

- Derniers voyageurs (ouvriers, écoliers, familles).
- Réception finale du courrier, des journaux, des colis urgents.
- Vérification de la bonne fermeture des wagons, signal de départ.

19h30-20h00 - Fin de service

- Rédaction des rapports journaliers (trafic, incidents, météo).
- Extinction des éclairages, fermeture des locaux.
- Inspection rapide des voies aux abords de la gare.
- Fin de journée, retour au logement.

Les outils du chef de gare

Mets cette partie en **tableau 2 colonnes**.

- Télégraphe / téléphone : communication avec les gares voisines, avis de départ et d'arrivée des trains.
- Registres de circulation : heures de passage, retards, incidents.
- Carnets de billets et composteur : vente et contrôle des titres de transport.
- Lettres de voiture et registres de fret : suivi des marchandises expédiées/reçues.
- Bascule de pesage (si présente) : pesée des colis et des wagons.
- Drapeaux (rouge/vert) et sifflet : signaux manuels de sécurité.
- Lampes (pétrole/électriques) : éclairage des quais et du BV.
- Outils de voie (clé d'aiguille, pelle, balai) : entretien courant autour de la gare.
- Uniforme de service : vareuse, casquette, insigne de la Compagnie du Midi.

Particularités d'une petite gare montagnarde

Sous forme de puces, éventuellement encadré en couleur.

- Ligne à profil difficile : rampes, courbes serrées, tunnels → charges limitées, vigilance accrue.
- Risques naturels : chutes de pierres, crues rapides de l'Aude, neige et verglas l'hiver.
- Isolement relatif : peu de personnel, le chef de gare est souvent de permanence en cas de blocage.
- Rôle social : point de passage obligé pour le courrier, les journaux, les marchandises et les voyageurs.
- Adaptation saisonnière : trafic plus important aux périodes de marchés, transhumance, fêtes locales.

« Dans une petite gare du Midi comme Saint-Martin-Lys, le chef de gare est à la fois agent commercial, chef d'exploitation, opérateur télégraphe, manutentionnaire et parfois même cantonnier. Sa journée suit le rythme des trains, mais aussi des saisons et de la vie du village. »