

Balade en train

de Rivesaltes
à Saint-Martin-Lys
avec le TPCF



TPCF

Balade en train

de Rivesaltes
à Saint-Martin-Lys
avec le TPCF



*TPCF
26, boulevard de l'Agly
66220 - Saint-Paul-de-Fenouillet
Tél. : 04 68 200 400
www.tpcf.fr
info@tpcf.fr*

Balade en train

de Rivesaltes
à Saint-Martin-Lys
avec le TPCF



Introduction

Comment aborder le sujet du chemin de fer dans le Sud de la France sans évoquer l'action de la Compagnie du Midi, avec l'arrivée du train à Carcassonne, Rivesaltes et Perpignan ?

Côté Aude : Le rail est présent à Carcassonne dès 1857, avec l'inauguration, le 22 avril de cette même année, de la ligne Toulouse-Sète. Ensuite est mise en service la section Carcassonne-Limoux en 1876, prolongée sur Quilhan en 1878.

Côté Roussillon : Les travaux du parcours allant de Narbonne vers l'Espagne s'effectuèrent en plusieurs étapes. De Narbonne, les rails arriveront à Perpignan, d'abord à la halte du Vernet le 20 février 1858, puis, après la construction d'un pont sur la Têt, à la gare de Perpignan le 12 juillet suivant. Il faudra attendre le 21 mars 1866 pour atteindre Collioure et le 18 août 1867, Port-Vendres. D'importants travaux de tunnels retarderont la poursuite du tracé vers Banyuls, ouvert le 14 août 1875, enfin vers Cerbère et Port-Bou le 23 janvier 1878.

Le département des Pyrénées-Orientales comptant trois importantes vallées, le chemin de fer se devait de les desservir. Une compagnie privée, indépendante de celle de la Compagnie du Midi, la Compagnie du Chemin de fer de Perpignan à Prades (P.P.) entame rapidement les chantiers afin de desservir la sous-préfecture de Prades et le bassin minier du Canigou, par la vallée de la Têt. Île-sur-Têt sera atteint le 14 décembre 1868, puis Bouleternère le 15 mars 1870, avant l'ouverture intégrale, effective le 3 janvier 1877. Très fragilisée par ses capitaux et son matériel insuffisant, cette société sera rachetée par la Cie du Midi le 1er janvier 1884. L'extension tant attendue vers la citadelle de Villefranche sera achevée le 2 juin 1895. Des années de palabres et de travaux permettront, au début du XX^e siècle, au célèbre



Le « Picasso » franchit l'Agly à Cases-de-Pène, en juillet 2004

Train jaune de gravir la vallée de la Têt pour désenclaver la Cerdagne. À partir du 18 juillet 1910, d'abord de Villefranche à Mont-Louis, puis jusqu'à Bourg-Madame le 28 juin 1911. Cette ligne à voie métrique sera tardivement reliée à la toute récente gare de Latour-de-Carol, le 7 août 1927. Elle précédera de peu l'ouverture de la ligne du Transpyrénéen, qui arrivera d'Ax-les-Thermes le 22 juillet 1929, alors que Barcelone était reliée à Puigcerdá depuis le 5 juin 1928.

Le Vallespir ne sera pas en reste avec la liaison Elne-Céret, inaugurée le 18 août 1889. Ce n'est que l'amorce de l'embranchement prévu jusqu'à Arles-sur-Tech, qui sera ouvert le 26 juin 1898.

Quant à la vallée de l'Agly et du Fenouillèdes, Rivesaltes sera reliée à Saint-Paul-de-Fenouillet le 19 juillet 1901. Puis, le 22 mai 1904, après des travaux importants, la voie ferrée arrivera à Quillan, ou elle retrouvera celle venant de Carcassonne, 26 ans après celle-ci.

La section Carcassonne-Quillan-Rivesaltes est divisée en deux tronçons d'exploitation, la gare de Quillan étant conçue comme point de correspondance. La section Carcassonne-Quillan, la plus fréquentée, a connu des fortunes diverses. Après une inquiétante phase de déclin à la fin des années 1980, son trafic TER a repris de la vigueur depuis 2001 grâce au volontarisme des autorités régionales. Fermée aux circulations voyageurs depuis 1939, la section Rivesaltes-Quillan n'accueillait qu'un trafic de marchandises jusqu'en 2001. L'arrivée, cette année-là, d'un train touristique lui a ouvert de nouvelles perspectives. Ainsi, le projet de remettre en service la partie terminale de la ligne entre Saint-Martin-Lys et Quillan, et de rétablir la continuité avec l'autre moitié de la ligne à des fins touristiques pourrait donner à cette dernière l'occasion de prendre un nouveau départ.



La locomotive à vapeur « Mallet » débute l'ascension du col du Camperí.

Balade en train sur Rivesaltes - Saint-Martin-Lys

Le voyage débute en gare de bifurcation de Rivesaltes, capitale d'un muscat réputé, placée en périphérie de l'agglomération de Perpignan. Rivesaltes, dont l'église initiale n'est décrite qu'à partir de l'an 923, est la ville natale d'un illustre personnage dont la statue trône sur l'esplanade principale : Joseph Joffre (1852-1931), officier général français pendant la Première Guerre mondiale, artisan de la victoire lors de la bataille de la Marne.

La voie ferrée traverse des vignes, parsemées d'oliviers ou de figuiers,

et bordées d'amandiers ou d'agaves annonçant le voisinage de l'Espagne.

Première gare : Espira-Baixas. Elle perdit son nom au profit d'Espira-de-l'Agly le 2 février 1911, afin d'éviter toute confusion avec celle de Baixas, gare CPO, plus proche de ce village. Même si le nom du village Espira est tardif dans les textes, l'occupation de son territoire est attestée dès les temps préhistoriques par des fouilles réalisées sur la rive droite de l'Agly, qui relèvent la présence de vestiges de la période romaine ou gallo-romaine, et de celle d'un habitat mésolithique. L'histoire ancienne d'Espira est principalement liée à celle de son prieuré. Les cisterciennes abandonnent les lieux en 1904, remplacées peu après par des frères maristes, qui transforment l'ancien prieuré en établissement scolaire privé.

La ligne côtoie ensuite la rivière Agly jusqu'à Estagel, la traversant une première fois sur un ouvrage de treillis métallique. Puis on découvre rapidement le village de **Cases-de-Pène**, dressé sur un promontoire schisteux, faisant face à son ermitage (Notre-Dame-de Pène) situé sur un éperon calcaire dominant la vallée. Ce dernier fut fondé au XIV^e siècle près de l'emplacement de l'ancien château de Pena, dont il ne reste que des vestiges. Cases-de-Pène signifie en catalan « les maisons dans les rochers ». L'église Sainte-Colombe, église initiale du village, est citée pour la première fois en 1063.



En haut, L'autorail (X 4545) stationne en gare de Rivesaltes. Ci-dessus, Espira, la locomotive Diesel (BB 63138) assure un train spécial pour le centenaire de la ligne, en 2004. A droite, l'autorail (l'X4545) passe les courbes de Sainte-Colombe, avec la tour de guet de Tautavel en toile de fond.



De style roman, elle fut détruite au fil du temps. En 1774, le village est mentionné sous le nom de « Cazas d'Espira », preuve qu'il n'a obtenu son indépendance que très tard.

Puis un ouvrage en maçonnerie permet de franchir une deuxième fois l'Agly. Sur les reliefs s'étendent les grands espaces sauvages de la garrigue méridionale, où poussent thym et romarin.

La gare d'**Estagel** s'étend sur d'importantes emprises taillées dans la roche, où étaient établis des fours à chaux et des moulins à vent. Les ingénieurs avaient prévu le contournement de la ville par le sud au moyen de deux petits tunnels, la gare devant se situer près de la route de Latour-de-France. Mais, après enquête auprès des services concernés, on préféra la solution par la rive gauche de l'Agly, en surélévation afin d'éviter les problèmes liés aux nombreuses crues de ce cours d'eau. Un projet du réseau des Tramways à vapeur de l'Aude envisageait même la possibilité d'une extension de la voie métrique de Tuchan à Estagel, gare atteinte au prix d'une voie à trois files de rails sur le parcours final, mais le projet fut abandonné.

Le village d'Estagel apparaît en l'an 951 sous le nom de « Villa Estagelle ».

Les fours à chaux d'Estagel

De forme cylindrique, ils avaient une large paroi intérieure, le plus souvent revêtue de briques. Grâce à la pierre calcaire réduite en petits morceaux et chauffée, on pouvait obtenir de la chaux vive. Le four était alimenté par une ouverture située en haut. Les chaufourniers alternaient les lits de pierre calcaire et ceux de charbon pour le remplir au maximum ; du bois était apporté au pied du bâtiment pour assurer la mise à feu. Le chaufournier devait alors toujours maintenir la température entre 800 et 1000 °C, tout en réapprovisionnant le four en calcaire afin qu'il soit toujours rempli au maximum, et devait également entretenir le feu. Une fois la cuisson opérée, la chaux était récupérée grâce à une ouverture basse du four. La chaux vive était alors éteinte dans une fosse adjacente à l'aide d'une grande quantité d'eau provenant, le plus souvent, de canalisations issues d'une rivière voisine.

Au Moyen Âge, Estagel était fortifiée. La commune est fière d'être la patrie de François Arago (1786-1853), illustre scientifique. Après Estagel, vers la gauche, on aperçoit la « montagne royale » des Catalans, le mont Canigou, qui culmine à 2 784 m. La voie passe sous l'aiguille rocheuse du château de Quéribus.

La chapelle Saint-Vincent surplombant Estagel date du début du X^e siècle. Elle fut peu à peu abandonnée par la population, puis tomba en désuétude durant le XIV^e siècle. Puis, au siècle suivant, les débuts de l'érémisme favorisent la réhabilitation de la plupart des anciens lieux de culte abandonnés afin d'y loger des ermites. Ce fut le cas de Saint-Vincent d'Estagel, qui réapparaît en 1688 en tant que « Hermita de Sant Vincens ». Un siècle plus tard, la Révolution française fait fermer les ermitages. En 1829, le logement de l'ermite était ruiné. Il fallut attendre la fin du XX^e siècle pour que soient entrepris des travaux de restauration par la municipalité d'Estagel. Elle sert à présent de lieu de fête pour les habitants.



QUÉRIBUS

Le nom de ce château, qui signifie « rocher des buis » est cité pour la première fois en 1021. Il domine la vallée à 728 m. En 1162, lorsque se forme la couronne d'Aragon, Quéribus est l'une des principales forteresses barcelonaises au nord des Pyrénées. En 1258, le traité de Corbeil fixe la frontière entre

la France et l'Aragon au sud des Corbières, tout près du château. Ce dernier devient alors une place-forte maîtresse, appartenant au dispositif défensif français dont le commandement est situé à Carcassonne. Il est l'un des « Cinq Fils de Carcassonne », avec Aguilar, Peyrepertuse, Puilaurens et Termes. En 1659, le château perd son intérêt stratégique lors de la signature du traité des Pyrénées, qui fixe définitivement la frontière franco-espagnole. Une garnison y est maintenue pendant plusieurs décennies. Pendant la deuxième moitié du XVIII^e siècle, des capitaines-gouverneurs sont nommés par le roi pour remplacer les châtelains. Ils ont la responsabilité du château, mais sans y résider. Les lieux se dégradent peu à peu et sont le refuge de nombreux brigands. Abandonnée à la Révolution française, la forteresse de Quéribus continue à se délabrer jusqu'à son classement à l'inventaire des Monuments historiques en 1907. La région qui l'entoure, avec notamment le Grau de Maury et le village de Cucugnan, constitue un site protégé depuis 1943. De 1984 à 1989, des fouilles archéologiques sont réalisées autour et dans l'enceinte du château. Elles révèlent l'existence de structures d'habitat sur une plate-forme située en contrebas du château. C'est entre les années 1998 et 2002 que se déroule la restauration complète du château, dont les premiers travaux avaient commencé en 1951.



Les autorails musardent sur fond des montagnes de Corbières

Les vignes sont parsemées sur les flancs de la garrigue. Le célèbre muscat de Rivesaltes va céder la place au cépage du Maury, vin doux naturel.

Quelques kilomètres avant l'ancienne gare de **Maury**, un portique en béton surgit au milieu des vigno-

bles. Il s'agit d'une installation de trémie qui réceptionnait, jusqu'en 1932, du minerai de manganèse et de fer, acheminé depuis les mines de l'Agly, situées sur les hauteurs de Planèzes. Ce transfert se faisait à l'aide d'un câble aérien de 4 km, aujourd'hui déposé.

LE SITE DE GALAMUS

L'Agly ou « rivière des aigles », qui coule au fond des gorges de Galamus, prend sa source dans le massif du Pic de Bugarach à 1230 m. Au sud de Saint-Paul-de-Fenouillet, cette rivière a également creusé le Fossé de la Fou dans une autre



barrière calcaire. Les gorges se découpent dans un relief façonné par les eaux souterraines. Les formes originales des grottes, avens, gorges, lapiaz ont été rendues plus tourmentées encore par les plissements hercyniens intervenus lors de la formation de la chaîne des Pyrénées. L'Agly est alimentée par de nombreuses sources et

résurgences d'eau, parfois chaude, (27 °C) que l'on rencontre tout au long des gorges. Une source abondante (150 l/s) assure la consommation d'eau du village situé en aval, Saint-Paul-de-Fenouillet.

L'ermitage Saint-Antoine existe depuis le VII^e siècle. D'abord réduit à une seule grotte où se trouvent les bassins, le lieu contient aujourd'hui une chapelle collée à la paroi des gorges. Celle-ci fut construite à la suite du « miracle » de 1782, durant lequel de nombreux villageois de Saint-Paul furent sauvés d'une épidémie de « suette » (sorte de gangrène où l'on sue beaucoup) grâce la protection de saint Antoine. De nombreux genévriers de Phénicie âgés de plus de cinq cent ans s'accrochent aux rochers surplombant les escaliers descendant sur la cour intérieure. Les gorges étaient infranchissables jusque dans les années 1890, période durant laquelle une route y a été taillée à la barre à mine.

C'est au sud des Corbières, aux paysages rocailloux, qu'on arrive à **Saint-Paul-de-Fenouillet**, la principale gare de marchandises de la ligne, précédant une forte rampe (25 ‰). Au VII^e siècle, Saint-Paul-de-Fenouillet était une « villa » appelé « Mone daria ». Après la guerre contre les Cathares, ce bourg devint ville royale, sous réserve de quelques droits qui demeurèrent acquis à la

communauté religieuse bénédictine. Quand cette communauté fut érigée en chapitre collégial, la ville de Saint-Paul était déjà sous dépendance du sénéchal de Carcassonne. C'est à cette époque que la ville devint la capitale du Fenouillèdes. L'église actuelle date du XIV^e siècle. Quand les armées anglaises envahirent le Languedoc, le comte d'Armagnac ordonna qu'on fortifie les

Saint-Paul-de-Fenouillet, gare de croisement, en fin d'après-midi.





En haut, la voie ferrée vient d'arriver dans le département de l'Aude. Ci-dessous, composition maximale du train découverte en période estivale, du côté de Caudiès.



villes de Saint-Paul et de Caudiès en 1346. Plus tard, lors de la guerre entre Charles VII et Ferdinand, roi d'Espagne, Saint-Paul était pourvu de fortifications en bon état. En 1536, les armées espagnoles parvinrent à s'emparer de la ville et l'incendièrent. En 1543, les remparts de Saint-Paul et de Caudiès furent détruits, puis à nouveau reconstruits sous Charles IX en 1565.

Le nom de **Caudiès** provient de l'antique villa romaine qui se trouvait sur ce territoire, et qui s'appelait villa de « Cauderiae » en l'an 852. Le lieu étant situé à la sortie de la vallée de la Boulzane, il était logique qu'on y construise un château, afin de surveiller cette dernière. Ce château, nommé Castel-Fizel, devint rapidement le siège de la viguerie du Fenouillèdes, une sorte de centre administratif de la région. Le village,

lui, resta sous contrôle royal, fait rare pour l'époque. L'église de Caudiès de Fenouillèdes fut construite durant le XVI^e siècle. Nous trouvons à la sortie l'église et l'ermitage de Notre Dame de Laval. Il est le fleuron touristique de Caudiès. Construite au X^e siècle puis reconstruite au XV^e siècle, église paroissiale bordée du cimetière jusqu'au XVII^e siècle, sauvée d'une vente comme Bien National après la Révolution française grâce à une pétition soutenue par la population et les Consuls de Caudiès.

Situé à 2 kilomètres de Caudiès, Castel-Fizel est aujourd'hui un site touristique. On peut y pratiquer rafting, hydrospeed, kayak, canyoning, escalade, VTT, randonnée...

Le paysage se métamorphose à nouveau : à droite se dressent les monts pelés des Corbières et, à gauche, le

massif boisé du Fenouillèdes. Deux kilomètres plus loin, la ligne quitte le département des Pyrénées-Orientales pour entrer dans celui de l'Aude.

L'agglomération de **Lapradelle** (en occitan « La Pradela e Puèg-Laurenç »), n'existe que depuis le XIX^e siècle et doit son développement à l'implantation d'activités liées à la force hydraulique puisée dans la Boulzane : filature et scieries. En quittant la gare, la voie ferrée franchit la vallée à l'aide d'un viaduc en courbe de 12 arches en pierre (180m).

Cet ouvrage est dominé par le château cathare de Puilaurens. Le point culminant de la ligne est atteint après l'ascension d'une longue rampe de 25 ‰ permettant d'accéder au col du Camperié, à 508 m d'altitude. Il forme la ligne de partage des eaux entre l'Agly et l'Aude.

Désormais en pente sur l'autre versant, la ligne débouche dans une zone au climat plus continental. Une série de courts tunnels précède l'arrivée à **Axat** (occitan « Atsat »). Vient ensuite un majestueux pont, à partir duquel le décor s'humanise. Axat devait être le point de départ de

deux tracés audacieux, projetés par les Tramways de l'Aude en direction de Carcanières et Belcaire, qui ne virent jamais le jour. De grands efforts financiers et humains auraient encore été nécessaires dans cette région peu peuplée.

Axat, dominée par les ruines de son château féodal, présente l'aspect le plus pittoresque. Au-delà du village, la vallée se resserre à nouveau, et on arrive aux gorges de Saint-Georges, second défilé moins allongé que celui de la Pierre-Lys, mais non moins imposant par son entrée monumentale et son extrême étroitesse.

Commence alors la partie la plus accidentée de la ligne, jalonnée de nombreux ouvrages d'art permettant d'atteindre la gare de Saint-Martin-Lys, enclavée entre le tunnel des Oliviers et celui du Bourrec. Cette dernière gare était destinée à desservir la vallée du Rebenty, remontée par une route qui traverse le superbe défilé de Joucou, puis le défilé d'Albe donnant accès à la vallée de l'Ariège et à Ax-les-Thermes par le col de Pradel, culminant à 1 680 m.

Puis, au détour d'un pli de terrain,

Le château de Puilaurens se situe sur le piton escarpé du mont Ardu, à 697 m d'altitude. Ce nom apparaît pour la première fois en l'an 985.

Vers 1250, le château passe aux mains de la royauté française. Par une lettre d'août 1255, Louis IX ordonne au sénéchal de Carcassonne de fortifier le château. Saint Louis le fait renforcer pour défendre le Languedoc contre les incursions espagnoles. Le traité de Corbeil, signé en 1258, hisse le château au rang des forteresses de défense face à l'Aragon. Le château va alors résister à plusieurs attaques aragonaises et restera la forteresse la plus méridionale de France. Comme les quatre autres « fils de Carcassonne », le château de Puilaurens est progressivement abandonné à partir du traité des Pyrénées, en 1659, qui fixe la frontière franco-espagnole au niveau des crêtes pyrénéennes. Dès la fin du XVII^e siècle, une faible garnison occupe quelque temps la citadelle. Puis, mal défendu et peu entretenu, le château est définitivement abandonné à la Révolution.



Axat. Le train touristique avec une composition « hors saison » se dirige vers les gorges de la Pierre-Lys, avec l'Aude comme lien.

on se trouve au pied des masses calcaires qui forment les gorges de la Pierre-Lys sur une longueur de quatre kilomètres. À l'entrée même du défilé, un roc énorme semblait jadis placé là pour barrer le passage. Il fallait s'élever sur les plateaux qui le dominent, et faire de longs détours pour descendre péniblement par des sentiers de chèvres au village de Saint-Martin-Lys, perdu au milieu d'un immense chaos de rochers.

Un modeste prêtre de Saint-Martin-Lys, Félix Armand (1742-1768), conçut le projet de briser la barrière qui séparait son village du reste du monde. Il se mit à la tête des montagnards, et, le pic à la main, il attaqua le roc, pour tracer un étroit che-

min suspendu sur l'abîme. Cinq ans après le début des travaux, en 1781, un étroit et tortueux sentier passait déjà à travers cette masse énorme. Ce chemin mit le village en communication directe avec Quillan et le reste du département, et toute une région riche en forêts, bestiaux, fourrages, sources thermales et minérales. Ce fut d'abord un chemin vicinal, où les charrettes ne pouvaient passer. En 1813, le chemin fut classé d'intérêt départemental, puis il gagna le statut de route en 1855. Pour sa part, la voie ferrée évite les gorges de Pierre-Lys par de longs tunnels. L'un d'entre eux se distingue par ses voûtes latérales en balcon lui apportant un éclairage naturel, visibles depuis la route.

Grandes et petites histoires

Déclarée d'utilité publique le 9 mars 1864, la construction de la ligne à voie unique Carcassonne-Quillan, est réalisée en deux étapes : Carcassonne-Limoux, exploitée dès le 15 juillet 1876, puis Limoux-Quillan, le 1er juillet 1878. Les travaux prendront du retard, à la suite d'aléas financiers.

L'élaboration du tronçon Quillan-

Rivesaltes est déclarée d'utilité publique le 20 décembre 1881, puis concédée par convention en 1883, après approbation par décision ministérielle du 8 avril 1882. Les premiers travaux débutent vers 1887. Sa réalisation se déroule en deux temps : la section Saint-Paul-de-Fenouillet - Rivesaltes, mise en service le 19 juillet 1901, devance de trois ans l'ouverture de la section Quillan - Saint-Paul, mise en service le 22 mai 1904. Les travaux seront retardés par les travaux de franchissement des gorges de la Pierre-Lys.

À l'origine, la ligne Carcassonne-Quillan-Rivesaltes comportait 19 gares intermédiaires, auxquelles s'ajoutaient deux haltes : Campagne et Belvianes, situées de part et d'au-



En haut, les ingénieurs et ouvriers posent devant un ouvrage d'art en construction.
En bas, le site du Bourrec en phase de construction



tre de Quillan. À cette époque, chacune des gares était d'arrêt général et disposait d'une signalisation mécanique pour protéger les mouvements en gare. Le cantonnement s'effectuait par l'intermédiaire du télégraphe. Les circulations étaient sous le régime des omnibus. La ligne était divisée en deux tronçons d'exploitation : le côté Aude, tourné vers Carcassonne, et les plaines de l'Agly, subissant l'attraction de Perpignan. La gare de Quillan était le point de correspondance et bénéficiait alors d'une double position de tête de ligne.

Seules les gares de Limoux et Quillan furent dotées d'importantes voies de garage destinées soit au remisage des voitures, soit à la réserve de wagons. Ces dernières gares (avec celle de Saint-Paul) disposaient d'une remise à locomotives de deux voies, d'un pont tournant et d'un château-d'eau. Estagel, quant à elle, disposait d'un château-d'eau, et Rivesaltes, d'un pont tournant et d'un château-d'eau.

LES DÉBUTS DE L'EXPLOITATION, AU TEMPS DE LA COMPAGNIE DU MIDI

Après l'ouverture de la section Carcassonne-Quillan, la ligne était parcourue par quatre allers-retours, effectuant le trajet en 2 h et assurant de bonnes correspondances avec la transversale Bordeaux-Marseille. Ainsi cette section connut-elle immédiatement un bon départ, avec quelques 75 000 voyageurs dans les deux sens dès 1897.

En 1904, après l'ouverture de la section entre Rivesaltes et Quillan, quatre allers-retours la parcouraient en service omnibus offrant les 3 classes, en 1 h 56 à 2 h 14 de trajet. Certains d'entre eux avaient pour origine Perpignan et/ou Saint-Paul comme terminus et réciproquement. À l'époque, le dépôt de Perpignan exerçait un rôle local, le service « noble » étant assuré sur la côte Vermeille par le dépôt de Narbonne. Il semble que

RIVESALTES

Gare de correspondance Cie du Midi - Cie des Chemins de fer des Pyrénées-Orientales (CPO)

De 1910 à 1951, la gare (alors dotée d'une marquise de type Midi), accueillait une antenne, en rebroussement, de la relation Pia-Baixas à voie normale des CPO. Tout près du quartier de la gare aboutissait en outre, sur la promenade, une antenne à voie métrique de la Compagnie des Tramways de Perpignan, qui de 1909 à 1936 relia Rivesaltes à Perpignan-Préfecture. Elle était cisaillée par la ligne CPO près du Mas-Rombaut, de même qu'au niveau de la halte CPO du Vernet, dans les faubourgs nord de Perpignan.

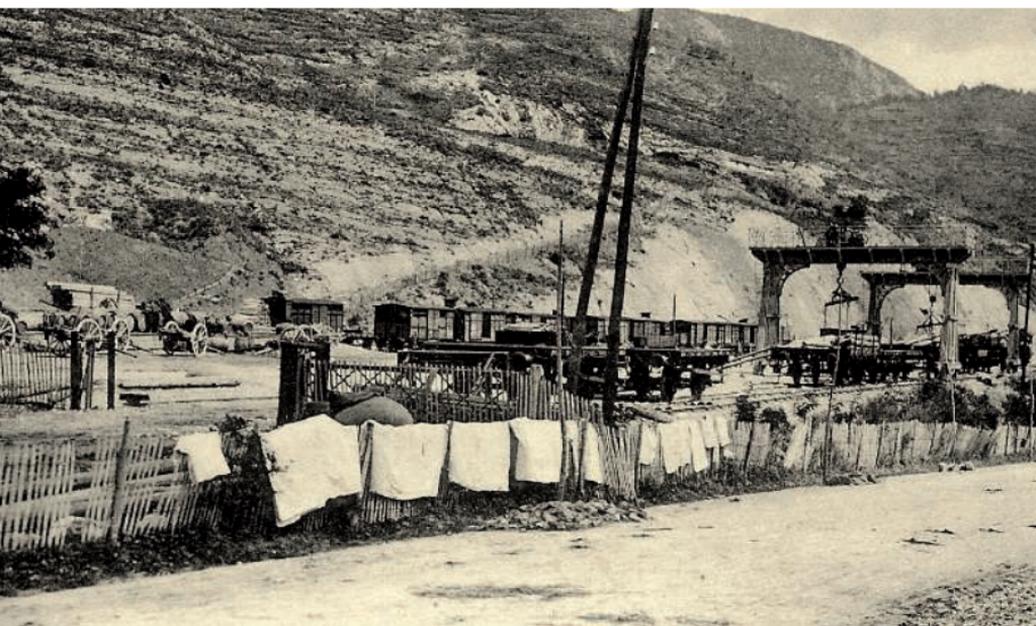
Les CPO possédaient deux lignes : Perpignan-Pia-Le Barcarès (ouverte le 14 août 1910) et une antenne Pia-Rivesaltes-Baixas (ouverte le 14 octobre 1911), d'une longueur totale de 31 km. La gare de Rivesaltes ne disposait pas d'un bâtiment spécifique pouvant recevoir les passagers du réseau CPO ; seul un guichet spécial volant avait été installé.

Ces lignes étaient parcourues quotidiennement par quatre trains aller-retour.

En 1932, le réseau CPO traversa une crise importante. On réfléchit alors à utiliser un autorail léger pour remplacer la traction vapeur. L'intégralité de l'étoile de Pia finit par fermer le 1er décembre 1937. Les relations ferrées Perpignan-Bompas et Saint-Laurent - Le Barcarès cessèrent le 5 mai 1939.

Pendant l'occupation, la ligne connut quelques circulations liées à l'existence d'un camp de réfugiés espagnols sur le littoral. Le trafic marchandises restait néanmoins assuré au départ de la gare de Rivesaltes, où les machines CPO empruntaient les voies SNCF pour venir à Rivesaltes. Toute activité cessa définitivement le 26 juin 1944, et la voie fut déposée en 1951.





En haut, et ci-dessus, la cour marchandises alors bien active d'Axat.

l'effectif de Perpignan n'ait jamais dépassé une trentaine de locomotives. Au début de l'exploitation, on trouve des séries plus puissantes : pour le service voyageurs, les **230 série 1401/1431 (230 A)**, et pour celle de marchandises, les **030 série 801/1201 (030 B)**. Les premières formèrent, entre les deux guerres,

le parc le plus important du dépôt. C'est aussi l'âge d'or du transport de vin par wagon foudres.

Après la Grande Guerre furent introduits des trains mixtes (marchandises-voyageurs), avec des temps de parcours sensiblement augmentés, allant de 2h20 à 2h35.

On observa une baisse de fréquentation en 1930 sur la section Quillan-Rivesaltes. La Compagnie du Midi utilisa parfois la ligne comme itinéraire de détournement ; l'un de ces trains détournés fut malheureusement victime d'un déraillement au passage à niveau n° 82, à Maury, le 16 décembre 1932.

La fusion de la Compagnie du Midi avec la Compagnie du Paris-Orléans (PO), au 1^{er} janvier 1934, mit fin au projet d'électrification de Carcassonne à Rivesaltes dans le cadre des « Embranchements pyrénéens », afin d'établir un itinéraire de délestage du trafic Toulouse - Port-Bou, sans passage par Narbonne.



En haut, la cour marchandises d'Axat.

En bas, une équipe de conduite pose devant la machine en gare de Caudiès.



L'ACCIDENT DE MAURY - PN n° 82

Cela faisait plusieurs jours que le mauvais temps sévissait sur les Pyrénées-Orientales. Déjà, en cet hiver pluvieux, on déplorait à Salses des dégâts sur la ligne Narbonne-Cerbère, ayant déjà occasionné un déraillement, interrompant toute relation ferroviaire nord-sud durant quelques jours. Malgré la persistance du mauvais temps, le vendredi 16 décembre 1932, un négociant de l'Aude roulait vers Quillan dans sa Renault, gêné par le peu de visibilité. Vers 15 h 41, il approchait du village de Maury. Au même moment, le train n° 3965, composé de deux locomotives (230 A 1410 et 1344) et 14 voitures, et conduit par les mécaniciens Surjus et Alary, se dirigeait vers Perpignan. C'était un train d'une exceptionnelle envergure : vu la coupe de la ligne à Salses, on lui avait en effet adjoint des voitures du Paris - Port-Bou, en gare de Carcassonne. Avertie de l'approche du train, la garde-barrière, à plus d'un kilomètre de la gare de Maury, sortit sous les rafales pour rouler les barrières coupant la nationale 117. Pressé, aveuglé, on ne sait, le conducteur de la Renault ne vit pas l'obstacle et le tamponna, en projetant les barrières au milieu de la voie, avant de s'y arrêter. La garde-barrière, effrayée par une telle situation d'urgence, lui enjoignit de l'aider à dégager rapidement la voie et de se garer plus loin. Ce qu'il fit, mais il fila sans demander son reste. La brave gardienne essaya alors, tant bien que mal, de dégager l'amas de ferraille qui gênait la circulation. Bien seule dans la tempête, elle eut beau faire signe avec un drapeau rouge (signal d'arrêt absolu), aux conducteurs du train reparti de la gare de Maury. En vain, ceux-ci, surpris par l'obstacle aperçu trop tard, freinèrent leur lourd convoi de toute urgence. Ils finirent malgré tout par percuter l'obstacle à 50 km/h et le train, en déroute, tamponna les restes de barrières, qui soulevèrent la première locomotive, la faisant dérailler. La seconde locomotive frappa à la première se coucha et les voitures s'entassèrent les unes sur les autres. Dans cette catastrophe, il y eut 7 morts (dont quatre voyageurs) et 22 blessés. Le seul mécanicien rescapé, M. Surjus, dut subir une amputation de la jambe pour l'extraire de l'amas de ferraille. L'enquête qui suivit releva que les mécaniciens de l'une ou de l'autre des deux locomotives avaient bien perçu le signal d'arrêt, l'un freinant, alors que l'autre, au contraire, poursuivait sa route. Quoi qu'il en soit, le fautif fut appréhendé quatre jours plus tard à Carcassonne, emprisonné à Perpignan et lourdement condamné.

**EXPLOITATION
DU TRAFIC MARCHANDISES
APRÈS LA FERMETURE
AU TRAFIC VOYAGEURS**

En janvier 1939, les séries de locomotives suivantes étaient présentes : 030 B, service manœuvres à Perpignan, Rivesaltes ; 230 A (Midi série 1301 à 1370, 1401 à 1431), service voyageurs, marchandises et facultatifs ; 040 C et 040 F, service manœuvres à la butte sur le site de Perpignan.

Le 20 avril 1939, la jeune entre-

prise nationale SNCF transfère sur route le service voyageurs entre Rivesaltes et Quillan.

Deux importantes actions de la Résistance ont lieu sur la ligne, au cours de la libération du pays. Le sabotage du pont ferroviaire du Bourrec, à Axat, et la destruction du pont routier du Roc-Nègre, à Caudiès, pénalisant l'exploitation de la ligne de chemin de fer. À cette époque, le déplacement des matières explosives est très délicat et très pondéreux.



Vues des actes de sabotage du Bourrec du 14 août 1944.



La gare d'Axat au début des années 1950.

Il n'est pas question de détruire totalement les installations, mais de réduire provisoirement leur utilisation.

Le pont ferroviaire du Bourrec à Saint-Martin

Dans la nuit du 13 au 14 août 1944, le pont du Bourrec est dynamité par les Forces françaises intérieures. Les explosifs sont placés sur les panneaux extrêmes du pont, dont les membrures inférieures et supérieures ont été rompues. L'ouvrage reste maintenu presque entièrement par les treillis, mais toute circulation est rendue impossible. Cette ligne fera l'objet d'une décision de dépose, ayant reçu en 1943 un commencement d'exécution. Entretiens, ordre et contre-ordre, la voie est reposée, car il n'est plus question de supprimer cette ligne stratégique. L'étude de réparation de l'ouvrage d'art peut être envisagée.

Le pont routier du Roc-Nègre à Caudiès

L'ouvrage routier est détruit au cours de l'été 1944. La circulation routière entre Caudiès et Saint-Paul-de-Fenouillet demande un allongement du trajet passant par Prugnanes. Afin de faciliter les rela-

tions entre Saint-Paul et Caudiès, le pont ferroviaire traversant le ruisseau le Nègre est aménagé pour faire passer les véhicules routiers grâce à la voie ferrée. L'ouvrage est ainsi gardienné et relié par téléphone aux gares encadrantes. Mis en place le 7 février 1945, ce système cessera le 15 août 1946.

En 1947, l'attribution de cinq 141 R charbon à Narbonne minimise le rôle du dépôt de Perpignan, qui deviendra peu après l'annexe de celui de Narbonne. La section Quillan-Axat retrouve une activité voyageurs ponctuelle en 1951, lors d'un éboulement de la falaise sur la route, alors N 117 (devenue route départementale depuis). Afin de désenclaver le village de Saint-Martin-Lys, un service est alors mis en place en prolongeant les mouvements autorails Carcassonne-Quillan de type VH.

Les 030 B et 040 C sont amorties, une paire de 240 TA détachées de Narbonne assureront pendant un temps les dessertes Elne-Arles et de Rivesaltes-Axat, avec des missions sur Port-La Nouvelle, jusqu'à l'arrivée des premiers engins thermiques en juin 1954.

LE DÉBUT DE LA TRACTION THERMIQUE SUR RIVESALTES-AXAT

Avec la sortie d'usine, en 1953, des locomotives 040 DE (BB 63000), l'ordonnancement de livraison libère les 040 DA (AIA AIA 62000), et deux unités sont affectées au dépôt de Narbonne (n° 24 et 25) en juin 1954. L'une des deux journées de roulement sera affectée à la desserte de la ligne d'Axat. Peu de photos témoignent de cette époque, et pour cause : la desserte se déroulait en partie de nuit (départ de Rivesaltes à 3 h 50 pour arriver au terminus de la ligne - Axat ou Lapradelle selon les jours - à 6 h 57 ; retour à Perpignan à 11 h 59). Les 040 DA (AIA AIA 62000) seront remplacées définitivement en mars 1955 par des 040 DE (BB 63000). Le 30 septembre 1956, la ligne Axat-Quillan est neutralisée par suite du manque d'intérêt commercial et le déficit d'exploitation. La traction vapeur fait place à la traction thermique. Le besoin de retourner les machines à vapeur sur le pont tournant de Quillan n'est plus une obligation, d'où leur aban-

don. En avril 1961, la voie ferrée est réutilisée d'Axat à Saint-Martin-Lys (2 km), pour l'installation d'une usine de traitement de dolomie dans les emprises de cette ancienne gare.

Au changement de service de l'hiver 1970, les BB 63000 laissent la place aux BB 63500, puis, en 1973, aux BB 67400 de Nîmes. Au début des travaux de l'électrification de l'artère de Narbonne à Port-Bou, en 1982, les BB 67400 de Nîmes laissent la place aux unités multiples de BB 63500 d'Avignon. Au début des années 1990, c'est au tour des BB 66000 du dépôt de Toulouse d'assurer la traction des trains de la ligne.

Au cours des dernières décennies, les gares de la ligne voient disparaître toute présence humaine : Espira et Maury en 1974, puis Axat en 1980, Caudiès et Estagel en 1987, et Cases-de-Pène en 1991. La gare de Saint-Paul-de-Fenouillet perd son terminal de vente de billets avec l'arrivée du système « Socrate », en 1993, puis son chef de gare, en 2000.



Saint-Paul : la locomotive (BB 67400) récupère les wagons chargés de feldspath dans le site de l'ancien dépôt, transformé en usine de traitement au début des années 1950.

Entre-temps, le décret de déclassement du 26 décembre 1991 autorise le déferrement de la section Saint-Martin-Lys - Quillan (7,4 km). La ligne perd alors sa circulation du samedi, et reste désormais fermée en août, en concordance avec la fermeture des carrières de la ligne. Les gares de Saint-Martin et Caudiès cessent leurs expéditions (dolomie et feldspath en sachets palettisés) respectivement en 1998 et 1995. Enfin, en 2000, la gare de Lapradelle perd sa gerante.

À partir de 2000, les BB 63500 d'Avignon assurent la desserte, pour une durée de deux ans. Les BB 66000 d'Avignon les remplacent en 2003, transformées en BB 69000 en 2007.

Au printemps 2009, la desserte fret est suspendue à Saint Paul de Fenouillet, puis Cases-de-Pène en juillet 2010, Fret SNCF n'ayant plus de contrat sur la ligne. La desserte se compose, à ce moment-là, de deux allers-retours par semaine sur Rivesaltes - Cases-de-Pène (mardi et jeudi) et de deux à trois allers-

retours hebdomadaires sur Rivesaltes - Saint-Paul-de-Fenouillet (lundi / mercredi / vendredi) en fin d'après midi, assurés par des BB 69000 du dépôt d'Avignon. Au deuxième semestre, il ne reste qu'une desserte de Cases-de-Pène, assurée en Y 8000, ou BB 69000. TPCF souhaite alors obtenir le statut Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP). Commence alors un nouveau projet.

LE TRAIN TOURISTIQUE TPCF : UNE NOUVELLE ÈRE

L'histoire débute fin décembre 1992, quand des passionnés de chemin de fer constituent l'association du Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF). Il aura fallu dix ans de ténacité pour obtenir les autorisations, chercher des mécènes, des partenariats, et enfin trouver du matériel ferroviaire adapté à l'exploitation.

1995 Étude de faisabilité commerciale avec, comme acteurs : TPCF, les partenaires touristiques et le cabinet Actour.



L'un des derniers trains de marchandises de la SNCF à destination de Saint-Paul-de-Fenouillet.

1997 Création du Syndicat intercommunal du Chemin de fer touristique du Pays cathare, du Fenouillèdes et du Rivesaltais. Il sera transformé en Syndicat mixte en 2003, avec l'entrée de la communauté de communes d'Axat.

2001 Convention de débroussaillage avec Réseau Ferré Français, sur la section Lapradelle - Saint-Martin-Lys, abandonnée depuis 1998. Création d'un chantier d'insertion par le TPCF et le Syndicat mixte, avec le concours des partenaires sociaux des Pyrénées-Orientales. Le 21 septembre 2001, l'autorail X 3944 réalise son premier voyage lors des journées du Patrimoine, rencontrant une effervescence peu courante tout au long du parcours et, plus particulièrement, entre Saint-Paul et Lapradelle. La vraie saison touristique ne débutera cependant qu'en 2002.

2002 Signature d'une convention de mise à disposition de la ligne

Rivesaltes - Saint-Martin-Lys par RFF, la SNCF, le Syndicat mixte, et le TPCF. Achat d'une draineuse à Nîmes pour l'entretien de la voie, avec deux remorques de draineuse l'année suivante.

2004 Mise à disposition d'une locomotive BB 63048 par la SNCF. Mise en circulation des deux premières voitures découvertes sur la base d'un wagon plat, opération financée par le Syndicat mixte du chemin de fer touristique. Création d'AIPF (Association d'insertion Patrimoine ferroviaire) pour la maintenance de la voie.

2005 Mise à disposition d'un autorail X 4545 et d'une locomotive BB 63138 par la SNCF. Le TPCF adhère à l'Unecto, Fédération nationale des Exploitants de chemins de fer touristique et musées. Cette année-là, un ambitieux projet est dévoilé aux collectivités territoriales et au public : il prévoit la remise en service de la voie ferrée entre Saint-



En 2003, la 141R 1126 va marquer l'arrêt en gare de Rivesaltes. L'autorail du TPCF va, pour sa part, assurer la correspondance vers Axat. En page de droite, l'autorail assure la première circulation, en septembre 2001. Il quitte Saint-Paul pour Lapradelle.



LE PAPILLON

TPCF

3044



Martin-Lys et Quillan, neutralisée depuis 1956, déclassée officiellement le 26 décembre 1991.

2006 Mise à disposition de deux autres autorails X 4607 et X 4573 par la SNCF Création de la SARL TPCF. Achat d'un autocar Renault SN 43 de 1986 avec le concours du Pays d'Axat. Mise en service d'une voiture couverte panoramique sur la base d'un wagon couvert. Acceptation d'un Pôle d'excellence rural entre l'État et le Syndicat mixte, ce qui va permettre de financer les quais, l'aménagement extérieur des gares, la signalétique et la construction de trois autres voitures découvertes.

2007 Réalisation de la signalétique pour l'accès aux gares et construction des premiers quais de voyageurs. La SNCF se désengage sur la partie Saint-Paul - Lapradelle ; l'entretien de cette dernière section revient donc à la charge du TPCF. La limite d'exploitation entre le TPCF et la SNCF est matérialisée par un signal carré mécanique associé à deux taquets dérailleurs.

Cette année-là, le TPCF organise pour la première fois un train de voyageurs sur le Réseau ferré national Perpignan-Carcassonne (via le raccordement de Narbonne, qui évite un rebroussement en gare) à



Les deux autorails assurent le train du matin, surpris après Cases-de-Pène.



Une composition hétéroclite et colorée arrive à Saint-Paul-de-Fenouillet.

l'occasion de l'embrasement de la cité de Carcassonne, le 14 juillet.

2008 Une nouvelle voiture découverte est mise en service. Le matériel roulant se professionnalise, les voitures découvertes sont sonorisées et un éclairage est installé pour le passage des tunnels.

On reconstruit une voie de garage à Axat, pour accueillir de nouveaux matériels : une grue Caillard 50 t de Sotteville, une voiture lits « T 2 », deux wagons à bogies (R 91), deux ballastières (C 12) et une allège postale de 1928...

Un troisième autorail, l'X 4573, est mis en service. Devant le succès du voyage pour l'embrasement de la cité de Carcassonne, l'opération est renouvelée, cette fois-ci avec deux autorails. Le 28 septembre, le premier train TPCF international Perpignan - Port-Bou est affrété par un groupe d'amateurs espagnols avec les autorails X 4607 et X 4573 (c'est la première fois qu'un train français a pour origine Port-Bou ! En temps normal, la SNCF réalise le flux France-Espagne ; la RENFE, quant à elle, est en charge du flux inverse). En octobre se tient, entre Quillan et Estagel, le congrès de la Fédéra-

tion des Trains touristiques de France (Unecto), avec plus de 100 participants.

2009 En janvier, le TPCF sauvegarde l'X 4554 ex-« French Rail Cruise », autorail de luxe aménagé par un prestataire privé dans le cadre d'un projet de voyages haut de gamme. La 63240 vient étoffer le parc du matériel touristique. En mars, deux cheminots de Rouen viennent mettre en fonctionnement la grue Caillard. Depuis, elle est de tous les chantiers de levage.

Le moteur du 63165 est remis en état grâce à l'aide d'un cheminot de Chambéry.

Le 14 juillet, le voyage vers Carcassonne est remis en place, avec de nouveaux arrêts à Leucate et Port-La Nouvelle.

Le Syndicat mixte du train touristique commande à TPCF une nouvelle voiture panoramique. Elle sera construite sur un wagon à bogies R 91 par la société Imbert de Saint-Paul-de-Fenouillet.

Avant l'été, la SNCF abandonne le fret entre Saint-Paul et Rivesaltes. Sans sa présence, l'entretien de la ligne doit être pris en charge par l'exploitant touristique. Une ques-





tion se pose alors : et si TPCF reprenait le fret, puisque le Grenelle de l'Environnement demande la création d'Opérateurs fret de proximité ?

En septembre, TPCF reçoit le prix de l'Initiative région décerné par la Banque Populaire, à Saint-Paul-de-Fenouillet. Puis ce seront les journées forestières d'Axat, celles du Patrimoine, des trains spéciaux, et enfin celui du père Noël. Un locotracteur de type Y 2400 est récupéré à Nice. Il sera mis à disposition à Saint-Martin pour déplacer les wagons de l'usine et faciliter les manœuvres au terminus de la ligne.

2010 L'année débute avec le décès de Jean-Charles Christol, l'un des membres fondateurs de l'association. Passionné par l'histoire ferroviaire et plus particulièrement par celle du réseau secondaire, il a rédigé de nombreuses publications dans les revues de chemin de fer. En janvier, livraison de matériel « historique » : une voiture de cantonnement, ex-prototype de Corail de l'Agence des Essais ferroviaires ; un wagon-atelier, sur base G 11, à bogies ; deux wagons jaunes type Gs 41, dits « vaches » ; deux socs chasse-neige à installer sur une locomotive et le 66130. La voiture de cantonnement peut accompagner la T 2 dans le cadre d'une offre d'hébergement ferroviaire.

LX 4554, rebaptisé « Ambiance », assure ses premières prestations après une remise à hauteur des organes de sécurité. Après de nombreux mois de démarches, forma-



En haut, l'autorail baptisé « Ambiance » circule toute l'année à la demande. Il franchit ici Cases-de-Pène. En bas, la « Mallet » pénètre dans la première partie des gorges de la Pierre-Lys.



tions, certifications, le TPCF devient officiellement le premier Opérateur Fret de Proximité (OFP) en France. C'est le 63226 qui assure le premier train de fret entre Rivesaltes et Cases-de-Pène. Depuis, d'autres entreprises (à Saint-Paul, Caudiès et Saint-Martin-Lys) se sont montrées intéressées par le transport ferroviaire pour expédier leurs produits. Des travaux sur les embranchements particuliers de ces gares ont été entrepris. En août, c'est un fourgon M « de fin de convoi », attribué à la gare de Langeac en Haute-Loire, qui rejoint la collection, accompagné des deux derniers EAD non modernisés en service à la SNCF (l'X 4709 et l'X 4730). Le 63240 est repeint aux couleurs du TPCF (rouge et blanc).

Le dossier de repose de la voie entre Saint-Martin-Lys et Quillan avance bien ; une bonne nouvelle pour le développement local. Après les études, la désignation du porteur de projet va être effective.

L'année se termine par l'accident routier sur le pont du Bourrec. Un camion sortant de la gare de Saint-Martin-Lys roule avec sa benne

levée... jusqu'au pont du Bourrec. Le pont est endommagé, le trafic ferroviaire est interdit. L'intervention de spécialistes se déroule plus d'un an après, paralysant ainsi l'exploitation touristique de la saison 2011.

2011 Le TPCF sauvegarde le dernier exemplaire de Tracteur CR 8-Continental de la SNCF basé à Trappes. Ce véhicule, un gros bulldozer, servait à dégager la plateforme après un déraillement.

Une nouveauté pour la saison estivale, une machine à vapeur de type Mallet 020 020 Henschel de 1911 vient rouler au TPCF. Cette animation se déroule avec la collaboration du Chemin de fer de la Doller et du Coni'fer.

RFF, propriétaire de l'infrastructure, engage, à hauteur de 1,7 M€, des travaux sur la section Rivesaltes - Saint-Paul, dans le projet d'OFP. Ces travaux consisteront à remplacer près de 5 000 traverses, le ballast... Il faut remonter à 1984 pour trouver la trace de ce type de travaux sur la ligne ! La section Saint-Paul - Caudiès est programmée pour 2012.



A gauche et en haut, la Mallet vient de franchir le col du Camperié. Au milieu, le train spécial Perpignan-Carcassonne du 14 juillet. En bas, train spécial à destination d'Axat. Ci-dessus, l'autorail traverse les prairies de Caudiès.

**TPCF, LE PREMIER OFP :
LES PREMIERS TRAINS
DE MARCHANDISES**

Tout débute en mai 2009, des rumeurs faisant alors état d'un abandon du trafic fret sur la ligne à brève échéance. L'exploitant du moment Fret SNCF est confronté à des problèmes de coût de production. Dès lors, TPCF prend contact avec Fret SNCF pour voir dans quelle mesure il pourrait assurer le trafic en sous-traitance. Au cours de ce même mois de mai 2009, Fret SNCF répond à l'appel d'offres portant sur le trafic de feldspath d'Imerys, avec TPCF comme partenaire économique.

L'opérateur historique perd ce trafic, qui représente l'équivalent de 5 000 camions par an, une dernière circulation ayant lieu en BB 69000 courant septembre 2009. Et quand on connaît l'exiguïté de la départementale 117, notamment dans la traversée des

villes et des villages, nul doute que l'intérêt porté par TPCF à la reprise des trafics marchandises abandonnés sont vus d'un bon œil par les collectivités locales.

En septembre 2009, Fret SNCF n'assure donc plus qu'un unique trafic pour le compte de La Provençale sur Rivesaltes - Cases-de-Pène. À ce stade, l'idée de mettre en place des Opérateurs fret de proximité (OFP) pour se substituer à Fret SNCF dans toute la France est plus qu'un projet. C'est une volonté appuyée par le gouvernement, dans le prolongement du Grenelle de l'Environnement. Plutôt que d'être un simple sous-traitant de Fret SNCF, le TPCF entrevoit désormais la possibilité d'assurer les trafics pour son propre compte. Pour monter le dossier, le futur opérateur se fait épauler par le cabinet d'études Robert Claraco, aide portant notamment



L'un des premiers convois de marchandises avec le TPCF...

sur les relations commerciales avec les clients et surtout la partie logistique du transport.

En parallèle à cette première démarche, les dirigeants de TPCF vont également voir Réseau Ferré de France (RFF). Le dépôt du dossier de demande de licence d'entreprise ferroviaire auprès du ministère des Transports est effectué le 10 octobre 2009. La demande est acceptée le 25 janvier 2010, lorsque le TPCF se voit délivrer sa licence d'Opérateur ferroviaire de proximité pour une durée de cinq ans. C'est une même durée qui prévaut pour le certificat de sécurité délivré par l'EPSF (Établissement public de Sécurité ferroviaire) le 19 mai 2010.

Plus qu'un investissement financier, c'est surtout beaucoup de temps de travail (treize mois de préparation) qui ont permis de mener à bien l'opération.

Le premier train entre Rivesaltes et Cases-de-Pène est mis en service le 27 juillet 2010, TPCF Fret succédant ainsi officiellement à Fret SNCF avec le premier acheminement d'un unique wagon de 64 tonnes. Tractés par la BB 63226, puis par des locomotives électriques de Fret SNCF, des CFL et de la DB, les wagons transitent par Sibelin et Bettembourg, avant d'être remis au client en gare de Konz (Allemagne).

Face à l'augmentation de trafic et des opportunités TPCF loue une G1206 à Alphatrain.

La locomotive ex-BB 61009 arrive début février 2012. Depuis, elle assure l'intégralité des missions marchandises de l'activité de TPCF. Dans le but de développer l'activité Fret, TPCF s'associe à Euro-rail (commissionnaire de transport et logisticien) dans une entreprise commune dénommée Régiorail depuis le 1^{er} mai 2012.



... plus tard, changement de locomotive, plus puissante, à destination du Boulou.





Le matériel préservé par le TPCF

Les locomotives

Les BB 63000 (040 DE) ont été conçues dans l'après-guerre pour remplacer les machines à vapeur de puissance moyenne. Elles ont été prévues pour assurer un service mixte voyageurs et marchandises, ainsi que pour la manœuvre dans les gares et les triages (BB 63048, 63138, 63226, 63165, 63240, 63160). Les BB 66000 ont pour mission d'assurer un trafic mixte de voyageurs ou de marchandises. Elles sont couplables en unités multiples (UM) et dotées d'un moteur MGO V16 (66099, 66105, 66130).

Ces deux types de locomotives sont des machines « diesel-électrique ». Le moteur Diesel entraîne une génératrice fournissant du courant continu qui alimente quatre moteurs à traction électrique installés sur chaque essieu.

Les autorails

La SNCF élabore en 1947, avec sa Division des études des Autorails et de la Traction diesel, l'X 3800. L'objectif est d'alors uniformiser le parc autorail de la SNCF. Les X 3800, appelés aussi « Picasso », remplissent en partie cette mission. Équipés d'un seul poste de conduite installé au dessus du compartiment moteur (d'où leur surnom), ils sont principalement aménagés en 2^e classe et peuvent tracter une remorque. La transmission est mécanique, avec une boîte à 4 vitesses et un inverseur. Il n'y a qu'un seul bogie moteur.



Le 63240 est encours de travaux de peinture à Caudiès.



L'autorail 4573 en cours de rénovation intérieure et extérieure à Caudiès.

LX 3944 est réformé le 25 avril 1988, après son dernier train SNCF. Il est prévu qu'il roule sur le train touristique du Larzac, mais le projet n'aboutit pas. Il est alors utilisé sur la ligne du train touristique Lamalou-les-Bains - Mons-la-Trivalle (dans l'Hérault) pour deux saisons, de 1995 à 1996. En 2000, le TPCF s'intéresse à cet engin et l'achète. L'autorail arrive finalement le 14 mai 2001 en gare de Caudiès et débute sa carrière au TPCF le 21 septembre 2001, puis enchaîne les saisons jusqu'en 2004. Depuis, il est préservé en attente de voyages spéciaux.

Les X 4300 et X 4500 sortent simultanément d'usine dans les années 1960, relayés par les X 4630, X 4750 et X 4900. Très bien accueillis par le public, ces autorails sont surnommés « Caravelles », en référence à l'avion, sorti d'atelier quelques années auparavant. Ce matériel est conçu pour renouveler un parc d'autorails français vieillissant, en partie constitué d'éléments des anciennes compagnies ou de matériel au confort peu adapté, afin d'exploiter les lignes secondaires du réseau. LX 4545 arrive en janvier 2004 à Rivesaltes. En janvier 2006 arrivent l'X 4607 et 4573 ; ils sont mis en service respectivement en juin 2006 et avril 2008. Toutes les fenêtres s'ouvrent des deux côtés, chose rare sur un engin de cette série, mais bien utile sous le climat méditerranéen ! Le mois de janvier 2009 est marqué par l'arrivée d'un engin légendaire au TPCF, l'X 4554, alias le « French Rail Cruise », rebaptisé « Ambiance », marketing oblige. À l'initiative de Michel Gondard, spécialiste du tourisme haut de gamme, l'engin est entièrement relooké pour des croisières de luxe sur rail à destination de riches clients (principalement américains ou anglo-saxons) au début des années 2000. Malheureusement, ce projet ne verra jamais réellement le jour car la clientèle ciblée boude les destinations françaises dès 2002... L'entreprise responsable fait faillite quelques temps après, et l'engin restera garé à Nevers sans être utilisé. Le TPCF se déclare alors intéressé pour préserver ce matériel, en vue d'une exploitation tournée vers l'événementiel (séminaires, anniversaires...). Après de nombreux mois de remise en état, il est de nouveau opérationnel en octobre 2009.

LES AUTRES MATÉRIELS

Nom du matériel

Les Y 2400 font partie de plusieurs types de locotracteurs commandés par la SNCF après guerre pour remplacer les locomotives à vapeur dans les gares. LY 2504 a terminé sa carrière à la SNCF en 1993, transféré aux ateliers de Nice pour manœuvrer les voitures. La gare de Rivesaltes disposait de deux locotracteurs de ce type à la fin des années 1960 pour manœuvrer et acheminer des wagons vers les embranchements particuliers.

La grue Caillard GD 355 de Sotteville, sauvée de peu du ferrailage, a pris sa retraite au TPCF sous le soleil du Roussillon en mars 2008. C'est l'une des dernières grues Caillard 50 tonnes de la SNCF. Cette grue fut construite par l'entreprise Caillard et Cie au Havre en 1912 pour le réseau de l'État, et affectée au dépôt de Mantes sous le numéro 2. À la création de la SNCF, elle se retrouva dans le giron du réseau Ouest. Les périodes difficiles de la guerre 1939-1945 lui ont valu d'être utilisée sur l'Ouest, mais aussi en remplacement de grues indisponibles ou sabotées dans d'autres régions, comme le Nord ou le Sud-Est. À la fin du mois de juillet 1944, la grue fut mutée à Sotteville. La diésélisation de l'engin fut réalisée par les ateliers de Saintes en 1969. Elle termina sa carrière en 2004 à la SNCF.

La draine « Campagne », équipée d'une cabine pouvant accueillir le personnel, est munie d'un attelage dit « Tulipe » pour tracter des remorques basses. Elle possède également un attelage à crochet et une traverse de tamponnement pour la traction de wagons plats ou de ballastières. Cette draine a été modernisée plusieurs fois depuis sa construction. Elle vient du dépôt de Nîmes et a été achetée par le TPCF en 2003.

Les wagons-« vaches » sont des wagons couverts de type G4, destinés aux marchandises craignant la « mouille », puis transformés en 1980 pour le transport des bovins. TPCF a sauvé deux de ces wagons, pour la constitution d'une rame historique.

Le fourgon « M » a terminé sa carrière à Langeac en 2005. Le rôle de ces fourgons a évolué au fil du temps. Initialement chargés du freinage des trains de marchandises, ils servirent de bureau aux agents d'accompagnement et de transports des petits colis. Ils accompagnèrent par ailleurs les trains MV, (marchandises-voyageurs). Côté installation, ils disposaient d'un WC et d'un poêle à charbon pour le chef de train.

Les wagons-« ballastière » ont été construits pour le transport du charbon, en remplacement de wagons-tombereaux, afin de faciliter le déchargement. Au cours de leur carrière, ils servirent pour le transport de différent granulats et du ballast. Le TPCF dispose de deux exemplaires pour ses travaux de voies.

Caractéristiques

Année construction : 1965
 Puissance nominale : 40 kW
 Longueur hors tout : 7,18 m
 Vitesse maxi en service : 50 km/h
 Masse en ordre de marche : 16,5 t
 Moteurs Diesel : Poyaud
 Constructeur : S. N. Decauville



Poids : 94 t avec le wagon porte-flèche
 Vitesse limite : 90 km/h
 Longueur : 20,970 m
 (avec le wagon porte-flèche) ;
 Châssis de la grue : 10,3 m
 Empattement de la grue : 5,7 m
 Entraxe des bogies de la grue : 3,7 m
 Largeur hors tout de la grue : 3 m
 Hauteur de la toiture de la grue : 4,178 m
 Diamètre des essieux de la grue : 0,890 m
 Exemplaires construits en tout : 14.



Année construction : 1937
 Puissance nominale : 70 cv
 Longueur hors tout : 8,30 m
 Vitesse maxi en service : 70 km/h
 Masse en ordre de marche : 9 t
 Moteurs Diesel : Renault 6 cylindres en ligne
 Constructeur : Société Campagne à Paris.



Année construction : 1960
 Année de transformation : 1980
 Longueur hors tout : 10,50 m
 Vitesse : 100 km/h
 Masse en ordre de marche : 11,5 t



Année construction : 1957 (1946/1960)
 Longueur hors tout : 8,25 m
 Vitesse : 90 km/h
 Masse : 12,4 t



Année construction : 1960
 Longueur hors tout : 9,64 m
 Vitesse : 100 km/h
 Capacité : 38 m³



L'allège postale est un wagon spécialisé dans le transport et le tri du courrier, que la Poste a utilisé dès la création du chemin de fer. L'allège PAz 37249 fait partie d'une série de 382 unités entièrement métalliques conçues par l'Office central d'Études du Matériel. Elle est équipée d'un WC et d'un lavabo. On trouve, aux deux extrémités, une plateforme de chargement des sacs postaux, une boîte aux lettres et, au centre, une grande salle de tri. Cette allège a été radiée en 1994, puis achetée par un particulier qui l'a confiée en 2008 au TPCF.

En 2004, deux **voitures découvertes tractées** (ou baignoires) ont fait leur apparition et ont d'emblée connu un grand succès. Elles sont prisées par les voyageurs, qui bénéficient du plein air, du soleil, et d'une vision plus que... panoramique. Depuis 2006, une voiture couverte, munie d'un toit, a rejoint les deux autres voitures. En 2008, une troisième voiture découverte panoramique de 78 places a été mise en service.

Une nouvelle voiture dite « **impériale** » arrive pour la saison 2009. Elle dispose d'une cabine fermée au centre, avec un aménagement intérieur d'utorail, et deux balcons aux extrémités. Le châssis est celui d'un ancien wagon de marchandises R 91. Les travaux d'aménagement ont commencé en avril 2009 à Saint-Paul-de-Fenouillèdes dans l'entreprise Imbert. Elle a été livrée quatre mois plus tard.

Les voitures-lits « **T2** », qui appartiennent à la dernière génération de voitures-lits commandée par la CIWL et la SNCF, comportent 18 compartiments de 2 lits imbriqués sur 2 niveaux. Les compartiments inférieurs peuvent être utilisés par un seul voyageur de 1re classe. Le confort acoustique et thermique y est de grande qualité. Les « T2 » sont équipées d'une chaudière électrique, d'une chaudière au fuel et d'une installation d'air conditionné, d'un lavabo avec eau chaude, eau froide et d'un vase de nuit. Sur l'une des plateformes sont installés les WC, le cabinet de toilettes et un office pour la préparation d'un petit déjeuner. La voiture préservée par TPCF a terminé sa carrière en décembre 2007 sur la ligne Paris-Nice, l'association projetée de l'utiliser sous forme de gîte d'étape.

Le nom de baptême « Corail » s'applique aux trains composés de ces voitures. Ce nom, popularisé par la publicité, évoque également la couleur orange vif des portières qui caractérisait la première livrée de ces voitures. Les voitures Corail sont des voitures voyageurs mises en service entre 1975 et 1989 par la SNCF. Elles se caractérisent par la qualité du confort, de la suspension, de l'insonorisation, et du roulement (aptitude aux 200 km/h pour celles équipées d'anti-enrayeurs). Leur mise en service massive (près de 4 000 exemplaires) a permis un véritable progrès du service voyageurs de la SNCF. C'est en 1979 que cette voiture N° **60 87 99 90 223-4 VU 75, A9u**, l'un des prototypes du programme Corail, est modifiée pour assurer des essais. Elle devait tout particulièrement suivre le comportement des engins moteurs. Le TPCF envisage de l'associer à la voiture-lit T2 pour former un ensemble d'hébergement ferroviaire basé à Axat ou à Lapradelle.

Année construction : 1928
Caractéristiques : Transport et tri du courrier
Longueur hors tout : 21,60 m
Vitesse d'acheminement : 140 km/h
Masse en ordre de marche : 42 t
Constructeur : divers



Voiture 1 : 54 places (ex-K 50)
Voiture 2 : 54 places (ex-K 50)
Voiture 3 : 54 places (ex-G 40)
Voiture 4 : 85 places (ex-K 50)
Voiture 5 : projet



Longueur : 18,50 m
Capacité : 87 passagers (ex-R 91)



Année construction :
de 1973 à 1977
Caractéristiques : cabines 2 places
Nombre de lits : 36
Longueur hors tout : 26,40 m
Vitesse : 160 km/h
Masse en ordre de marche :
62 t à 64 t
Constructeur : Carel et Fouché



Année construction : 1973
Caractéristiques : 4 cabines à 1 place
Atelier, cuisine, salle de mesures
Longueur hors tout : 26,40 m
Vitesse maxi : 200 km/h
Masse en ordre de marche : 50 t
Constructeur : ANF Frangeco



Conclusion

Signe d'un dynamisme évident, les projets se multiplient pour le TPCF. Ainsi, en gare d'Axat, une seconde gare à vocation touristique est opérationnelle pour la saison 2012, le bâtiment d'origine étant le siège d'une salle polyvalente.

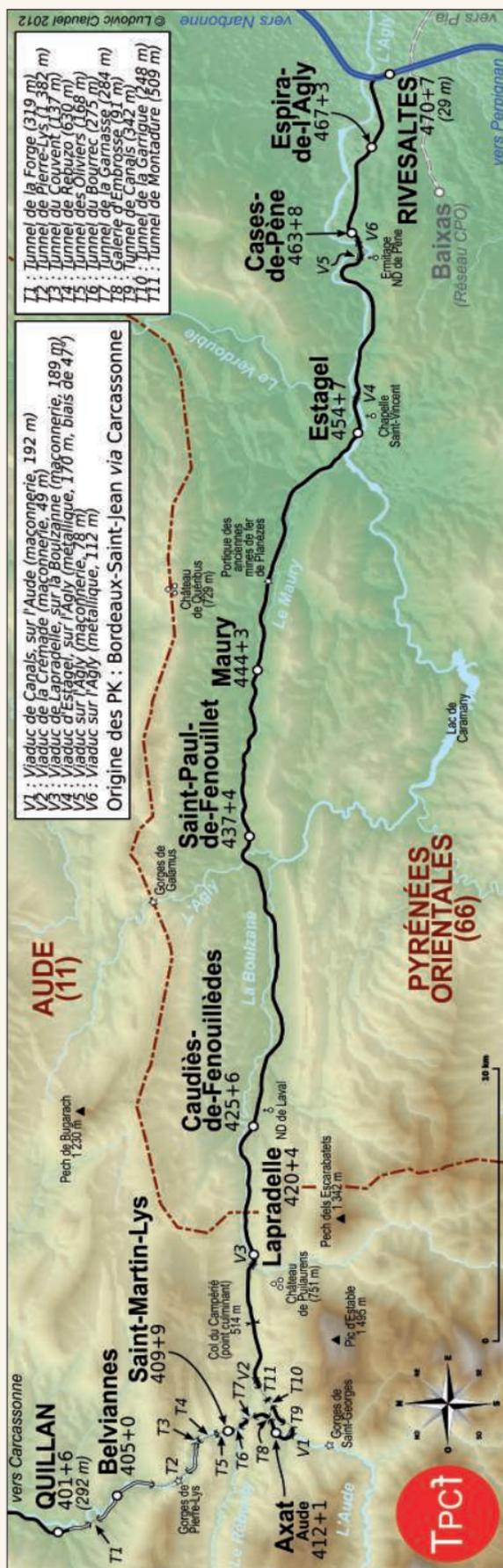
De plus, la création d'un atelier de maintenance à Caudiès est menée dans le cadre des Pôles d'excellence du gouvernement. Le hangar devrait s'étendre sur 1 500 m² et abriter deux voies de 60 X 20 m.

Enfin, pour un projet soutenu par le Conseil régional Languedoc-Roussillon, il est prévu une extension de la ligne actuelle entre Saint-Martin-Lys et Quillan à travers le défilé de la Pierre-Lys. Cette repose de la voie sur une section de 7,2 km pourrait être lancée dans les prochaines années. Le projet, qui vise à rétablir la continuité ferroviaire, consiste à raccorder le tunnel des Oliviers, en bout de l'ex-gare de Saint-Martin-Lys, à la gare de Quillan. La section à reconstruire ne présente pas de grosses difficultés, les principaux ouvrages d'art n'ayant pas subi de dégradations majeures. Depuis 1994, le département de l'Aude, proprié-

taire de la plateforme grâce à des fonds européens, est tenu de conserver l'installation pendant 99 ans. Les terrains jouxtant la gare de Quillan appartiennent à la municipalité, où un projet d'urbanisme et de parc arboré entre gare et ville est en cours. Pour mener à bien ce projet, une enquête publique sera nécessaire, la voie ferrée ayant fait l'objet d'un déclassement : l'installation sera donc considérée comme nouvelle. Cette enquête étudiera entre autres l'interception de la RD 617, avec l'insertion de deux « nouveaux » passages à niveau, les problèmes liés aux riverains et à l'environnement. Elle sera aussi l'occasion de présenter aux habitants de la vallée un projet de pays tourné vers le développement durable et l'essor touristique. À la repose de la voie s'ajouteront les travaux classiques de génie civil, le nettoyage de la plateforme, des travaux de maçonnerie et de terrassement.

L'exploitation et la rénovation du matériel demande du temps, de l'argent et du savoir faire. Vous pouvez rejoindre l'association TPCF à tout moment !





Quelques chiffres

Le tracé de la ligne, très accidenté, comprend 173 courbes entre Quillan et Rivesaltes, avec des rayons compris entre 300 et 1 000 m, et des rampes à 25°/100.

Bibliographie

- Textes et images extraits de la revue « *Le Magasin pittoresque* », 1878, 1879.
- *Le Mata Buros*, Y. Guimezanes & J.-C. Christol, Éditions du Cabri, 1998.
- Livret-guide des Chemins de fer du Midi, 1925.
- Guide touristique et pittoresque dans le département des Pyrénées-Orientales, P. Vidal, 1899.
- « La Mine de fer de Planèzes » de J. Rifa, dans *La Semaine du Roussillon*, n° 303, 7/02/2002
- *Connaissance du Rail*, (J. Roux & N. Quintard), n° 147, mai 1993.
- *La Vie du Rail*.
- Archives de la SNCF, régionales (Montpellier) et nationales (Le Mans).
- <http://www.tunnels-ferroviaires.org/>
- Évolution du matériel moteur et roulant de la Compagnie du Midi, L.-M. Vilain, Éditions Picador, 1979.

Remerciements

Mme Boquel (ancienne gérante de la gare de Caudiès), Jean-Charles Christol, Ludovic Claudel, Bernard Collardey, Olivier Constant, Guillaume Eppe, Patricia Floriot, Yves Guimezanes, André Jacquot, Didier Leroy, Jean Pierre Lescure, Guy Villa (ancien chef de gare de Saint-Paul-de-Fenouillet), Louis Mallard (ancien chef de gare d'Axat), Jean-Louis Malroux (révision, secrétaire de rédaction), Raymond Marquie, Florent Pourageaux, Jean-Claude Salomé (ancien chef de gare de Perpignan), Dieter Schmitz, Loïc Teissier, et Anne Wannyn. L'équipe TPCF et les nombreux contributeurs qui ont apporté documents et photos.

Tous les participants ont gracieusement mis à disposition leurs clichés et leur documentation. Les droits d'auteurs de ce livre seront entièrement perçus par l'association dans le but de financer, à terme, la rénovation du matériel historique.

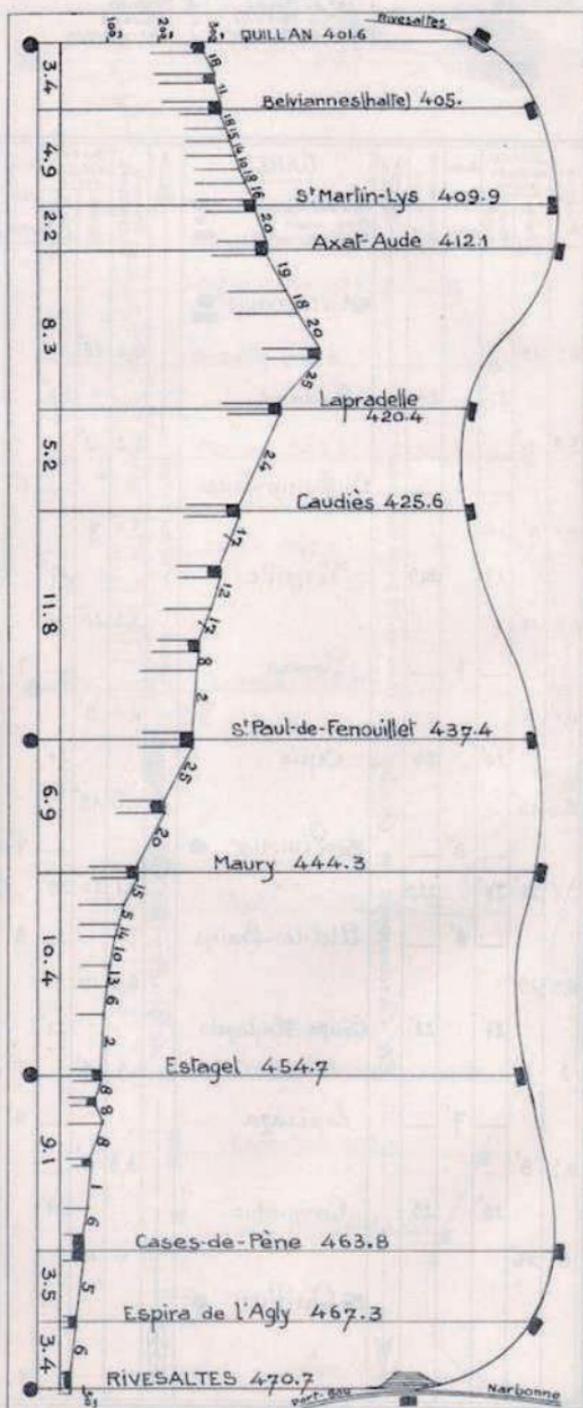
Rivesaltes à Quillan	PERPIGNAN...dép.	7:34	11 514	54:18	5	• QUILLAN...dép.	—	8 21:13	56:16	22	Changement de train à Rivesaltes	
	• RIVESALTES...dép.	8	» 11 25:15	13:19	25	Saint-Martin-Lys	—	8 38:14	14:16	49		
	Espira-de-l'Agly...	8	7:11	32:15	20:19	32	Axat-Aude	—	8 42:14	25:17		n
	Cases-de-Pène...	8	14:11	39:15	27:19	39	Lapradelle	—	8 55:14	41:17		14
	Estagel	8	32:11	55:15	45:19	54	Caudiès	—	9 4:14	51:17		23
	Maurly	8	50:12	12:16	1:20	11	St-P.-de-Fenouillet	5 58	9 28:15	16:17		44
	St-P.-de-Fenouillet	9	23:12	32:16	18:20	23	Maurly	6 9	9 30:15	28:17		55
	Caudiès	9	41:12	51:16	35	Estagel	6 35	9 57:15	47:18	11		
	Lapradelle	9	51:13	2:16	46	Cases-de-Pène	6 39	10 10:16	1:18	25		
	Axat-Aude	10	6:13	21:17	4	Espira-de-l'Agly	6 46	10 16:16	8:18	32		
	Saint-Martin-Lys	10	11:13	27:17	10	• RIVESALTES...arr.	6 52:10	22:16	14:18	38		
	• QUILLAN...arr.	10	25:13	42:17	25	PERPIGNAN...arr.	7:11	10 56:16	29:18	50		

Horaires de 1934.

SECTION N°164. QUILLAN -

PLAN et PROFIL en LONG

Rampe maximum: *Sevs impair* : 20 ‰
Sevs pair : 25 ‰
Voie unique



- RIVESALTES

N°164

MARCHE-TYPE

Seys impair	} 25 ^e de Quillay à Laxradelle 30 ^e de Laxradelle à Rivesaltes

Distance entre Gares	Durée du trajet entre		Durée des arrêts	Vitesse moyenne à l'heure	GARES		Durée du trajet entre	Durée des arrêts	Vitesse moyenne à l'heure
	Gares	Points d'arrêt			Point d'arrêt général	Prise d'eau			
3,4	9				Quillay ●		3,4	8'	
					Belgiannes				
4,9	12'	27'		23,5	St Martin-Lys		4,9	10'	23,5
2,2	6'		4'		Trêt-Aude		2,2	5'	
8,3	22'	22'		22,5	Laxradelle		8,3	27'	27'
5,2	12'	12'	9'	26	Caudières		5,2	14'	14'
11,8	26'	26'	10'	27	St Paul de Fenouillet ●		11,8	26'	26'
6,9	16'	16'	12'	26	Manry		6,9	19'	19'
10,4	23'	23'	6'	27	Estagel ●		10,4	27'	27'
3,1	20'	20'	6'	27,5	Cases de Béne		3,1	20'	20'
3,6	8'		1'		Epina de l'Agly		3,6	8'	
3,3	8'	16'		26	Rivesaltes ●		3,3	8'	26

(sens impair) lire de haut en bas
(sens pair) lire de bas en haut

de Quillay à Rivesaltes
de Rivesaltes à Quillay

Crédits photos

P. 14 : h et b Coll. B. BARY ; P. 16 : h et b Coll. J.P. RIGOUARD ;

P. 17 h Coll. J.P. RIGOUARD ; P. 18 b Coll. J. D. KEHR ; P. 19 Coll. Mr MARQUIER ;

P. 22 J.P. LASSERRE DU ROZEL ; P. 32 F. POURAGEAUX ; P. 45 Coll G TURPIN ;

P. 46 et P. 47 Coll M. VERS.

Les autres documents/photos G. POURAGEAUX.

Ouvrage réalisé sous la direction de Guillaume Pourageaux.

Achévé d'imprimer
chez Loire Offset Titoulet à Saint Etienne (42)

Juin 2012

Balade en train

de Rivesaltes à Saint-Martin-Lys avec le TPCF

La ligne Rivesaltes - Saint Martin Lys flirte avec le fleuve de l'Agly, au milieu des vignobles encadrés par des sommets rocheux où l'on trouve parfois des châteaux cathares, avant d'atteindre les vastes forêts qui bordent les deux départements de l'Aude et de l'Ariège.

Cette ligne de chemin de fer centenaire de 62 km ne représente qu'une partie de la ligne de la Compagnie du Midi Carcassonne-Quillan-Rivesaltes. En effet, depuis 1938, les trains de voyageurs ont déserté la section Quillan-Rivesaltes. Puis, en 2009, l'opérateur historique a suspendu le trafic marchandises.

Dix années ont passé depuis la première circulation du train touristique, avec le train du Pays Cathare et du Fenouillèdes, entre Rivesaltes et les hauts cantons de l'Aude.

Au cours de la décennie écoulée, le TPCF s'est vu confier certains éléments du patrimoine ferroviaire : grue de relevage Caillard de 1912, wagons couverts pour le transport de bovins, voiture-lits T2, fourgon marchandises-voyageurs, wagons plats, wagons-trémies... Les gares ont été rachetées par les communes, des quais ont été construits, des lieux d'accueils également, et une signalétique performante, installée. Tout cela grâce à un partenariat efficace avec le Syndicat des communes, les collectivités, la SNCF, RFF...

En juillet 2010, le TPCF devient le premier Opérateur Fret de Proximité en France. Cette nouvelle fonction consiste à transférer les wagons de marchandises, en gare de Rivesaltes, vers leur destination finale.

TPCF :

Tél. : 04 68 200 400

www.tpcf.fr

info@tpcf.fr

12 euros

