

11 – L'Ariégeois 3 juin 2002

Posté le :
03/06/2002

Par: R & G.
Claraco

Catégorie :

3 déraillements en Ariège



Un rocher de plusieurs tonnes
tombé sur la voie, obstacle imparable

17 mai 1944, 26 mars 1978, 26 janvier 2002:
dans l'espace d'un demi-siècle,
trois trains ariégeois ont quitté les rails
chacun pour une raison fort différente:
patriotique en 1944,
de force majeure en 1978
et semi clandestine en 2002.
Quand on pense que cette ligne était promise
depuis son ouverture en 1929
à un destin international,
on souhaiterait qu'au XXIème siècle
elle se retrouve vraiment sur la bonne voie.

Volontaires ou involontaires

TROIS DÉRAILLEMENTS TRÈS ARIÉGEAIS ET PROCHES DE LA PERFECTION

Ne vous y trompez pas, les déraillements ne sont pas forcément la condamnation sans appel des transports sur voie ferrée. En y regardant de plus près, le lecteur va trouver ici un plaidoyer plutôt favorable à l'aventure ariégeoise des hommes et du fer.

DANS LE TUNNEL DE LA CHARMILLE

L'opération montée par les FTP de Mercus visant à obstruer pendant une semaine au moins un souterrain d'à peine 136 mètres de long était astucieuse et fut parfaitement réussie. Le choix stratégique de ce tunnel de Saint-Paul / Saint-Antoine, appelé aussi de "La Charmille", laissait espérer une interruption assez longue du trafic, coupant ainsi l'acheminement des produits industriels de

la Haute-Ariège (fer, aluminium et talc) qui remontaient vers le Nord au profit de la machine de guerre allemande. L'arrivée de nouveaux cadres FTP comme Calvetti, Lacoste, Lucibello, Fréchou avait donné une nouvelle impulsion. Les plasticages de supports métalliques de la caténaire étaient monnaie courante, mais le rétablissement du courant de traction ne demandait pas plus d'un jour ou deux. Le 1er mai, une conduite forcée de Péchiney fut sabotée. Il fallait faire mieux.

Déjà le 2 février un sabotage fut manqué à Saint-Paul. Les avantages militaires de ce site ferroviaire sautent aux yeux: il fallait connaître le profil de la ligne pour l'avoir suggéré. Les deux cheminots François Andreu et l'agent de liaison Roger Builles ⁽¹⁾ étaient au maquis de Mercus-Croquié. Sans

gaspiller un seul gramme d'explosif ni avoir à dévisser un seul rail, l'idée était de faire stationner une partie d'un train de marchandises en plein souterrain de manière à le remplir entièrement de wagons. Puis de continuer vers l'amont avec le reste du convoi sur environ 2 km, s'arrêter à Garrabet et le laisser redescendre par gravité avec sa locomotive afin que la collision se produise exactement à l'endroit voulu, en plein dans ce petit espace clos.

Mais la condition nécessaire était que la voie fût en palier sous le tunnel pour pouvoir y déteiler une partie du train (opération impossible à réaliser dans une pente qui maintient les crochets tendus) puis freiner cette rame, bien l'immobiliser pour qu'elle ne soit pas tentée de redescendre toute seule à Foix, 7 km plus bas, avec des déclivités de 22 et 25%, les plus fortes de ce secteur. Car les paliers sont rares sur cette portion de ligne qui en offrait opportunément un autre à Garrabet, d'à peine 150 mètres de long, permettant de stationner avec la locomotive et le reste du convoi comme sous le tunnel. Il suffisait alors de pousser un peu en marche arrière. Cette déclivité complice, de



Jean-Louis Courasse

(1) Décédé en 1995, il fut facteur-enregistreur successivement à Foix, Ussat, Luzenac, Ax et... Saint-Paul/Saint-Antoine!

**Dernier témoin
d'une opération militaire réussie,
le tunnel de "la Charmille"
mériterait
une plaque commémorative.**

1- Querelles de clocher



**Benito Pérez,
dit "Oscar" dans la Résistance.**

**Une guérite des gardes-voies
qui subsiste encore
pas bien loin
de la gare de Varilhes.**

15% sur 2 km assurait non seulement la réussite du sabotage, mais ménageait le temps nécessaire pour que le fracas de la collision fût le signal d'un repli assuré vers le hameau de Croquié, base du maquis FTP. Parmi eux Benito Pérez, "Oscar" dans la Résistance, 76 ans maintenant, qui réside aujourd'hui au Canada et se sou-

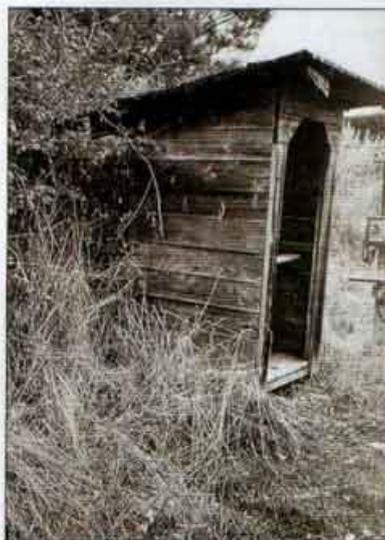
(2) Il s'agit de Daniel Pujutà (dit "André Faure"), André Laguerre (dit "Dédé La Fraise"), témoins consultés par Jean-Jacques Pétris, plus François Andreu, Emile Dussart (dit "Robino" ou "Robert Duval"), Roger Builles et Benito Pérez (dit "Oscar").

(3) Extrait d'une lettre récente d'Oscar, reçue du Canada par Jean-Jacques Pétris qui lui avait envoyé l'ouvrage d'Olivier Nadouze, COMBATTANTS SANS UNIFORME (2001). Elle figure page 291 du supplément avec la photo que nous publions ici.

(4) C'était le frein à main dont le volant de serrage était dans une petite guérite perchée au-dessus des tampons du fourgon de queue, d'où son nom. Dans le jargon cheminot de l'époque on appelait "pas d'air" les employés chargés de suppléer ainsi au fonctionnement du frein à air.

vient: «À 21 ans, je me suis retrouvé à Croquié, commune de Mercus, pour organiser un groupe de combat avec une demi-douzaine de jeunes⁽²⁾ qui vivaient dans une grange... Ayant déjà une certaine expérience de la guérilla, je devins au printemps 44 le lieutenant de mon grand camarade et ami Calvetti... Je fus présent à diverses opérations : le télescopage et le déraillement d'une locomotive et de wagons dans le tunnel de Saint-Paul de Jarrat.»⁽³⁾

Dans son livre "Le maquis de Roquefixade, juillet 1944", Jean-Jacques Pétris est encore plus précis: «À 6h 40 le train 7629 arrive de Foix et s'arrête à Saint-Paul comme prévu. Deux maquisards montent à bord (...) Le train est emmené sous le tunnel. "Oscar" et le mécanicien, à la lueur d'une lanterne, bloquent le train avec le "serre-queue"⁽⁴⁾ et le séparent en deux (...) La locomotive et deux wagons sont emmenés plus loin, vers Garrabet, soit un à deux kilomètres de là. La marche arrière de la locomotive est actionnée; le mini-train prend de la vitesse...»



On connaît le bilan: «La ligne de chemin de fer devient inutilisable. À l'intérieur du tunnel il n'est qu'amoncellement de wagons et de débris; les rails sont tordus... 8 wagons inutilisables. Il fallut plusieurs jours pour rétablir la voie. les Allemands et la Milice durent réquisitionner les jeunes de Saint-Paul, Celles, Montgailhard pour y arriver.»

Les conditions nécessaires n'auraient pas été suffisantes si avant ce 17 mai 1944 les FTP n'avaient pu obtenir la complicité de

ces trois cheminots incontournables qu'étaient le conducteur Eychenne, le mécanicien Laurens et le chef de train Seillé. Ni neutraliser ces incroyables gardes-voies, requis par des maires et contraints de se poster tous les 200 mètres environ pour garantir la sécurité des circulations. Ils ne demandaient qu'à se laisser prudemment, voire patriotiquement, bâillonner et ligoter par de redoutables "terroristes" (!) dans ces guérites, abris nocturnes dont on trouve encore des vestiges aujourd'hui le long des voies.

LE PLONGEON DE TROIS LOCOMOTIVES

L'hiver et le printemps de 1978 n'avaient pas épargné la Haute-Ariège. De fortes chutes d'une neige lourde et tardive (2m 50 de hauteur en février sur les rails de L'Hospitalet!) suivies de redoux et de fortes pluies en mars avaient gorgé d'eau les sols et les sous-sols. De nombreux éboulements déclenchant en gare d'Ax-les-Thermes l'alarme électrique commandée par les filets de protection tendus contre les parois rocheuses avaient de quoi inquiéter.

Mais le dimanche de Pâques 26 mars, une masse de pierres avec un rocher de plus de dix tonnes tombait juste au milieu des rails au moment où descendait sur Ax une rame de voitures heureusement vides, parties vers 9h de La Tour-de-Carol après avoir assuré les trains supplémentaires de ce week-end là. Freiné par trois locomotives dans cette partie très encaissée de la vallée, entre les tunnels de Bouchadère et de Runac-Berduquet, le convoi circulait en corniche, surplombant le torrent Ariège d'une hauteur de 25 mètres. Il roulait normalement à la vitesse prescrite de 55 km/h quand tout à coup, exactement à 9h 58, le conducteur de route de la première locomotive, Jean-Claude Lassalle, 34 ans, se trouva face à l'obstacle au sortir d'une courbe qui ne lui donnait même pas la visibilité nécessaire au freinage.

Le choc provoqua le glissement de l'énorme rocher et son calage contre la paroi rocheuse tandis que les trois locomotives déraillaient et piquaient du nez vers le torrent. Sorti miraculeusement indemne, Jean-Claude Lassalle put s'extraire tout seul de la cabine, remonter les 25 mètres de dénivellation - louable réflexe professionnel - assurer le freinage de la rame restée sur les rails. Seule la première voiture s'était couchée, retenue dans sa chute par des arbres au bord de la voie. Cette section du Transpyrénéen



Les trois locomotives telles que les ont vues les premiers automobilistes qui ont donné l'alerte.

La moderne BB 8608 au fond du ravin. Malgré son état, elle fut jugée récupérable.



Ci-dessus: couchée dans le lit du torrent un rail tordu à côté d'elle, la vieille BB 4153 sera découpée au chalumeau.

Oriental présente, dès la sortie de la gare d'Ax-les-Thermes, une rampe continue de 40%, la plus dure rampe du réseau SNCF à voie normale, pour gagner 866 mètres de dénivelé entre Ax et le tunnel de Puymorens. On frémit à la pensée de cette rame livrée à elle-même dévalant les 7 derniers kilomètres jusqu'à Ax-les-Thermes.

Est-ce la robuste constitution de Jean-Claude Lassalle, qui s'en tirait avec quelques bosses, ou la robuste construction de la

1- Querelles de clocher



Une grue capable de soulever une locomotive et la gare auxiliaire qui a servi à son montage.

vieille BB-4153, datant de 1930, ou simplement la chance qu'elle ait été placée en tête? Toujours est-il que les deux autres étaient derrière elle, dans ce que les cheminots appellent une triplette: les BB-8608 et BB-8616, pratiquement neuves (1973 et 1974) ont bien moins protégé leurs agents de conduite, qu'il fallut extraire des épaves et évacuer sur le Centre hospitalier de Toulouse Rangueil. Le conducteur-électricien Jean-Marie Pouzac, 37 ans, avec triple fracture ouverte du bras gauche et fracture des côtes, et l'aide-conducteur Gérard Mariot, 24 ans, avec fracture du bassin. Ils ont été rapidement rétablis, moins vite cependant que la

circulation des trains, qui reprenait à la vitesse réduite de 10 km/h dès le lendemain à 15 heures: 70 mètres de voie arrachée, 100 mètres de garde-fous, le drainage, les lignes électriques et téléphoniques, là n'était pas le problème. Restait à relever les épaves, un mois de travail au moins.

UNE INCROYABLE OPÉRATION RAIL-ROUTE

En 1970, dans les Pyrénées-Atlantiques, la SNCF répondit à la banale chute d'une locomotive au petit pont de l'Estanguet par la fermeture complète du Transpyrénéen occi-

dental de Pau à Camfranc. Comme pour faire oublier cette honteuse décision que ne justifiait aucun problème technique, 8 ans plus tard elle met le paquet en Ariège dans des conditions acrobatiques alors que l'on redoutait un pire désengagement. Avec un dixième des dépenses engagées ici, l'autre Transpyrénéen aurait été sauvé... Ces épaves de locomotives, on ne savait par où les prendre. Rive droite de l'Ariège la corniche ferroviaire passe à 25 mètres au-dessus, et rive gauche, c'est la nationale 20, à peine 10 mètres de largeur utile. Côté fer, trois masses d'environ 80 tonnes chacune à sortir du ravin, plus une voiture de voyageurs de 45 tonnes, plus le torrent Ariège aux caprices imprévisibles avec des pluies incessantes: au lieu dit "les Bordes del Frédé" la décision n'était pas facile à prendre. Ce ne pouvait être que côté route.

La société Buzzichelli de Colomiers et son énorme grue sur pneus de 400 tonnes, résolut minutieusement le problème par la construction d'une plate-forme de 1000 m² partant de la RN 20 et avançant dans le lit de l'Ariège afin d'approcher au plus près les épaves. Une dizaine de jours de préparation du chantier et le relevage fut programmé pour la mi-avril.

Il fallut protéger la plate-forme contre le torrent par des enrochements sur sa base, placer des camarteaux⁽¹⁾ de béton sous les quatre patins de la grue afin qu'elle ne bascule pas sur la plate-forme meuble, alerter EDF pour éviter les délestages d'eaux en amont, faire déboiser par l'ONF, creuser un élargissement de la RN 20 au droit de la grue qui empiétait sur la moitié de la chaussée.

Pendant ce temps la grue ferroviaire de 45 tonnes du dépôt de Toulouse, inopérante, évacuait quand même le rocher coupable du déraillement en le basculant dans le torrent, les explosifs n'ayant pu en venir à bout.

Et pendant ce temps aussi sept semi-remorques dites mille-pattes faisaient deux voyages depuis Bordeaux pour acheminer le fameux engin de conception allemande, plus une "petite" grue auxiliaire télescopique de 70 tonnes utilisée pour construire le fléchage de la grue principale de 400 tonnes.

Sous une pluie battante, les épaves furent dégagées entre le 10 et le 14 avril. La vieille

(1) Ce sont des emplacements de grosses pièces de béton capables de supporter des tonnages qui provoqueraient l'enfoncement des matériaux rapportés.

loco et la voiture de voyageurs ont été livrées à un ferrailleur, non sans récupérer boogies et moteurs de traction. Quant aux deux autres BB, presque neuves, elles furent jugées réparables et expédiées aux ateliers d'Oullins, près de Lyon. Il fut nécessaire de les reconstituer sommairement en gare d'Ax où un chantier fut ouvert pour elles.

Dernier épisode, le train-grue de 85 tonnes de Tours-Saint-Pierre fut acheminé à Ax via Poitiers, Bordeaux et Toulouse, pour charger le tout et repartir sur Lyon.

Le 15 avril, tout était réglé, et il pleuvait toujours...

IMPENSABLE EN 2002 DÉRAILLER ET PERDRE LA FACE

Dérailler peut aussi s'entendre au sens figuré de "perdre les pédales" quand on est pris la main dans le sac. La clandestinité qui s'imposait patriotiquement en 1944 n'est évidemment plus de mise en 2002 quand un train déraile. C'est pourtant ce qui s'est produit le samedi 26 janvier dernier quand,



Robert Characo / Le Parisien

Retenue par le parapet de ce pont après avoir déraillé, la locomotive n'a pas suivi dans le torrent les portières arrachées par le choc.

Placée en queue en position de pousser seule, la locomotive déraillait au lieu-dit "Casa Pepe", labourant les traverses en roulant à l'intérieur des rails



Robert Characo / Le Parisien

L'Estimateur - Histoire - 115 - N° 44 - 2002 - 61

1- Querelles de clocher

tout près de cette zone montagneuse critique de Mérens/Ax-les-Thermes, il prend tout à coup fantaisie à un train TER de quitter les rails, mais de manière tellement originale qu'elle vaut la peine d'être contée. D'autant que, pour ne pas peiner la SNCF, les grands quotidiens régionaux que sont "La Dépêche du Midi" et "L'Indépendant de l'Aude et des Pyrénées-Orientales" n'ont pas publié de photos et combient les vœux de discrétion de la direction toulousaine de l'entreprise nationale par quelques lignes dans un coin de page.

Car y a un tabou: la ligne de montagne en amont d'Ax, si elle intéresse le Conseil régional Midi-Pyrénées, nouvelle "autorité organisatrice des transports régionaux de voyageurs" depuis le 1er janvier 2002 (voir

L'effort du Conseil régional Midi-Pyrénées: deux rames modernes en gare d'Ax-les-Thermes (à droite une rame réversible prête au départ, locomotive en tête. En sens inverse, la voiture de queue possède une cabine de conduite).

"...défauts connus et signalés par de nombreux points de peinture blanche."

notre encadré), n'a jamais été et n'est toujours pas la cerise sur le gâteau pour la SNCF. Un de ses responsables régionaux, jamais démenti, ne déclarait-il pas en octobre 2001 lors d'une rencontre entre les Chambres de Commerce d'Ariège et d'Andorre que «...l'avenir du service ferroviaire semble plus sûr du côté de Pamiers que de la montagne»?

À FORCE DE DÉRAILLER

D'abord, le samedi 26 janvier dernier, le Train Express Régional (TER) n° 87297 parti de Mérens à 12h 20 n'est pas arrivé à l'Hospitalet où il était attendu à 12h 27. Cette rame "Inox" réversible montait à la vitesse de 51 km/h vers le tunnel hélicoïdal de Saillens quand la locomotive, placée alors en queue en position de pousse, déraillait tout près du lieudit "Casa Pepe" au km 136,5. Heureusement, aucune victime



Robert Clascou / Le Photom



n'était à déplorer parmi les 90 voyageurs, rapidement transférés sur route alors que le trafic n'était rétabli que le lundi à 20h 30. Deux jours et demi d'interruption pour ce qui apparaît comme la conséquence d'un manque évident d'entretien de la voie dont le système d'ancrage des rails sur les traverses par coussinets de fonte et coins de serrage date de l'inauguration de la ligne en... 1929!

Deuxième déraillement, celui du train de secours qui, "arrivé pour dégager l'ensemble est également sorti des rails, comme le confirme la SNCF"⁽¹⁾ dans évidemment les mêmes conditions que le TER, c'est-à-dire en écartant les rails pour rouler à l'intérieur de la voie sur les traverses. Mais un train de secours ne fait pas l'actualité puisqu'il est capable de se dépanner lui-même. Déjà occupé sur les lieux du premier incident, le photographe du journal "Le Patriote", Robert Claraco, ne pouvait être partout à la fois pour accréditer visuellement un problème embarrassant pour la SNCF.

Laquelle SNCF, dédaignant "Le Patriote" qui dévoila l'affaire, déraile une troisième fois et, contre toute attente répond à "La Vie du Rail" (170.000 exemplaires) qui sans complexe avait travaillé la question en citant nommément "un petit hebdomadaire ariégeois" par son nom.⁽²⁾

L'explication est fort simple. Nous n'en sommes plus aux temps bénis où le grand hebdomadaire ferroviaire national prenait ses ordres rue Saint-Lazare à la direction de la SNCF, présentant une entreprise idyllique où il n'y avait ni syndicats ni déraillements. Depuis que "Le Monde" et "Ouest-France" y sont actionnaires majoritaires, le ton a changé et la culture d'entreprise aussi. Il n'en est pas de même pour la hiérarchie SNCF, dont les critères de non-rentabilité en montagne n'évoluent que très lentement. Témoin leur répugnance à la réouverture du Pau-Canfranc, au moment où une forme de résistance ferroviaire ariégeoise, plus la politique d'expansion du Conseil Régional, tranchent avec un passé révolu.

D'où l'embarras officiel du "Directeur Délégué Infrastructure" de Toulouse: «La SNCF, chargée de la maintenance du réseau, n'a d'ailleurs pas, à ma connaissance, reçu d'alerte. Si cela avait été le cas, elle y aurait répondu comme je viens de le faire et après une expertise sérieuse.»⁽²⁾ Tant il est vrai que la SNCF, ne croyant qu'en ses

RÉGIONALISATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Le président de Région Martin Malvy a signé le 19 février 2002 avec le directeur régional de la SNCF, Jean-Louis Jourdan, la convention relative à l'exploitation du service ferroviaire régional de transports de voyageurs.

Une première contribution de 52,875 millions d'euros sera versée à la SNCF au titre de ce service (le montant total de la subvention sera de 70,5 millions d'euros). Elle intègre 3,659 millions d'euros en compensation de la tarification privilégiée décidée dès 1998 par le Conseil régional en faveur des chômeurs et Rmistes (gratuité), ainsi que celles destinées aux étudiants et aux actifs effectuant de longs trajets domicile-travail.

Le programme régional adopté en 2001 repose sur la création de 134 nouvelles dessertes d'ici 2006 et sur l'amélioration de la capacité et du confort des matériels roulants: acquisition et modernisation de 26 autorails à grande capacité de 160 places performants (160 km/h) pour 98,6 millions d'euros. Il y aura en tout 66 nouveaux autorails, dont 20 déjà livrés, ainsi que la rénovation et la modernisation des autres matériels.

Quant à la mode envahissante des "tags", on a tout essayé. Du simple lavage aux peintures spéciales revêtues d'une pellicule facile à dissoudre, rien n'y fait. Tels des Pénélope ils défont la nuit ce qui a été nettoyé le jour. Un seul remède: mieux clôturer les gares et les voies de garage où le public n'a théoriquement pas accès. Mais pour cela il faut du personnel de surveillance: moins il y a de cheminots et plus il y a de "tags"...



Certains y voient des œuvres d'art: les "tags" à l'assaut d'un matériel coûteux.

propres experts, préfère être juge et partie.

Tout est dit: le flagrant délit de manque d'entretien éclate sur les photos signées Robert Claraco, dont la qualité de correspondant du journal "Le Patriote" n'est pas en cause, mais bien sa carte d'expert et consultant ferroviaire qui les avait alertés dès le 17 décembre sur "un manque d'ancrage de la voie à hauteur de Luzenac: (...) la majorité des défauts étaient connus et signalés par de nombreux points de peinture blanche, signe de repérage des techniciens en charge de l'infrastructure".⁽¹⁾

À l'heure où nous écrivons, le Procureur de la République de Foix attend toujours un rapport de la SNCF sur les causes de cet

incident qui aurait pu mettre en danger 90 voyageurs et il ne peut encore refermer son dossier. Sûrement pas parce que les photos sollicitées par la gendarmerie d'Ax-les-Thermes sont (elles aussi) signées Robert Claraco. Comme le disait plaisamment le président de RFF, Claude Martinand, propriétaire du réseau dont la SNCF n'est que le gestionnaire délégué: «Celui qui dit la vérité sera fusillé.»⁽¹⁾

JEAN LAILLE

(1) "La Vie du Rail", 13 février 2002, page 8 et 9, sous le titre "Un accident, des interrogations".

(2) "La Vie du Rail", 7 mars 2002, dialogue avec les lecteurs.