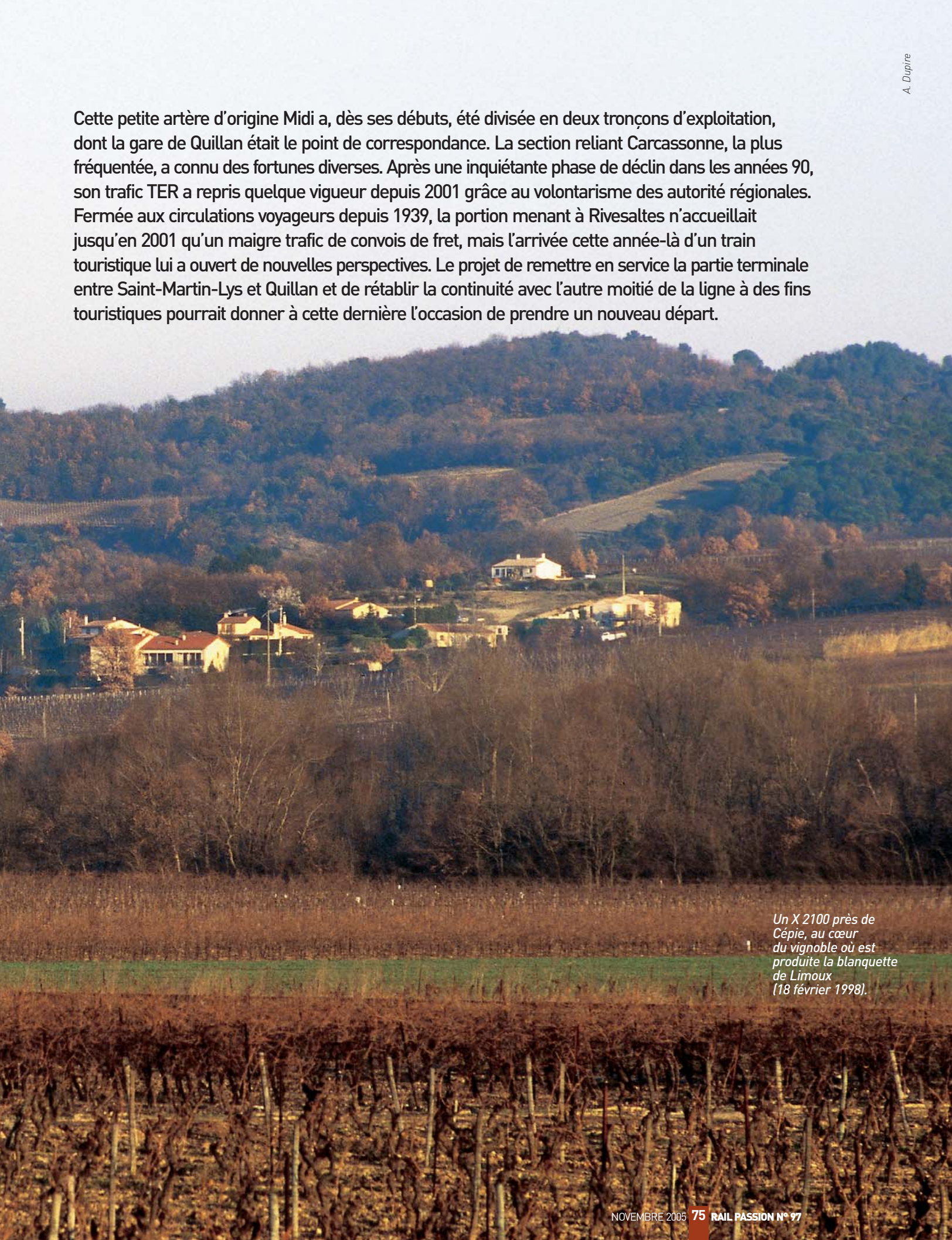


Carcassonne - Quillan - Rivesaltes : la double destinée d'une ligne à voie unique



Cette petite artère d'origine Midi a, dès ses débuts, été divisée en deux tronçons d'exploitation, dont la gare de Quillan était le point de correspondance. La section reliant Carcassonne, la plus fréquentée, a connu des fortunes diverses. Après une inquiétante phase de déclin dans les années 90, son trafic TER a repris quelque vigueur depuis 2001 grâce au volontarisme des autorités régionales. Fermée aux circulations voyageurs depuis 1939, la portion menant à Rivesaltes n'accueillait jusqu'en 2001 qu'un maigre trafic de convois de fret, mais l'arrivée cette année-là d'un train touristique lui a ouvert de nouvelles perspectives. Le projet de remettre en service la partie terminale 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.



*Un X 2100 près de
Cépie, au cœur
du vignoble où est
produite la blanquette
de Limoux
(18 février 1998).*



J. Avenas/Doc.

Autorail X 4500 assurant la liaison Carcassonne - Quillan, de passage à Limoux (1977).

La déclaration d'utilité publique du 9 mars 1864 ayant autorisé la construction de la ligne à voie unique Carcassonne - Quillan, celle-ci fut réalisée en deux étapes : Carcassonne - Limoux, ouverte le 15 juillet 1876, puis Limoux - Quillan le 1^{er} juillet 1878. L'élaboration du tronçon Quillan - Rivesaltes fut décidée le 20 décembre 1891, et les premiers travaux ont débuté vers 1887. Sa réalisation se déroula en deux temps : la section terminale Saint-Paul-de-Fenouillet - Rivesaltes, mise en service le 14 juillet 1901, devança de trois ans la jonction de Quillan à Saint-Paul (22 mai 1904) en raison des travaux gigantesques qui durent être entrepris, notamment pour le franchissement des gorges de Pierre-Lys. Concédée intégralement à la Compagnie du Midi, la ligne épouse la forme d'un L. Son tracé n'a pas été particulièrement soigné, s'accommodant des multiples accidents de terrain (on le remarque principalement dans la zone centrale Limoux - Quillan - Lapradelle), avec :

- 274 courbes (dont 173 entre Quillan et Rivesaltes), avec des rayons compris entre 300 et 1 000 m ;
- des ponts à structures métalliques à treillis, dont quatre sur l'Aude, un sur le Lauquet, près de Couffoulens, et deux sur l'Agly (Espira et Estagel) ;
- deux viaducs en maçonnerie, l'un de 192 m à Axat, l'autre de 189 m sur la Boulzane, à Lapradelle ;
- cinq ponts en pierre sur la Boulzane et l'Agly ;

- 14 tunnels et galeries, totalisant 5 260 m, la longueur des percées allant de 183 m pour le tunnel des gorges d'Alet, côté Limoux, à 1 383 m pour celui de Pierre-Lys.

On remarque également de nombreux ponts-rails et viaducs de faible importance, ainsi que 101 passages à niveau d'inégale importance.

La ligne part de Carcassonne, ville médiévale fortifiée et préfecture du département de l'Aude. Elle commence par une voie en cul-de-sac à l'extrémité ouest de la marquise, puis prend un virage plein sud, s'éloignant de l'artère du Grand Sud Bordeaux - Marseille et laissant à sa droite l'ancienne remise à autorails désaffectés. Dès lors, les premières collines se présentent ; les platanes de la route voisine accompagnent la voie ferrée. La ligne traverse la plaine méridionale où coule l'Aude, appréciée pour ses cultures maraîchères et fruitières, mais aussi pour les vignes de la blanquette de Limoux, un mousseux de méthode champenoise. Dès le passage à Couffoulens, les vignes gagnent de l'altitude. Peu après la gare de Cépie, on distingue à droite les dernières traces de la ligne de Belvèze à Limoux sur 3,5 km. Fermée aux voyageurs le 18 avril 1939, et aux marchandises le 30 novembre 1941, elle parvenait en voie propre à Limoux. Puis c'est l'arrivée à la gare de Limoux, dont la marquise a été démontée dans les années 50. Cette dernière est le point de départ d'une transversale à destination de Pamiers, ouverte le 26 juin 1898. Après Limoux, le profil devient pittoresque, tourmenté, prend de l'altitude et monte à flanc de colline à

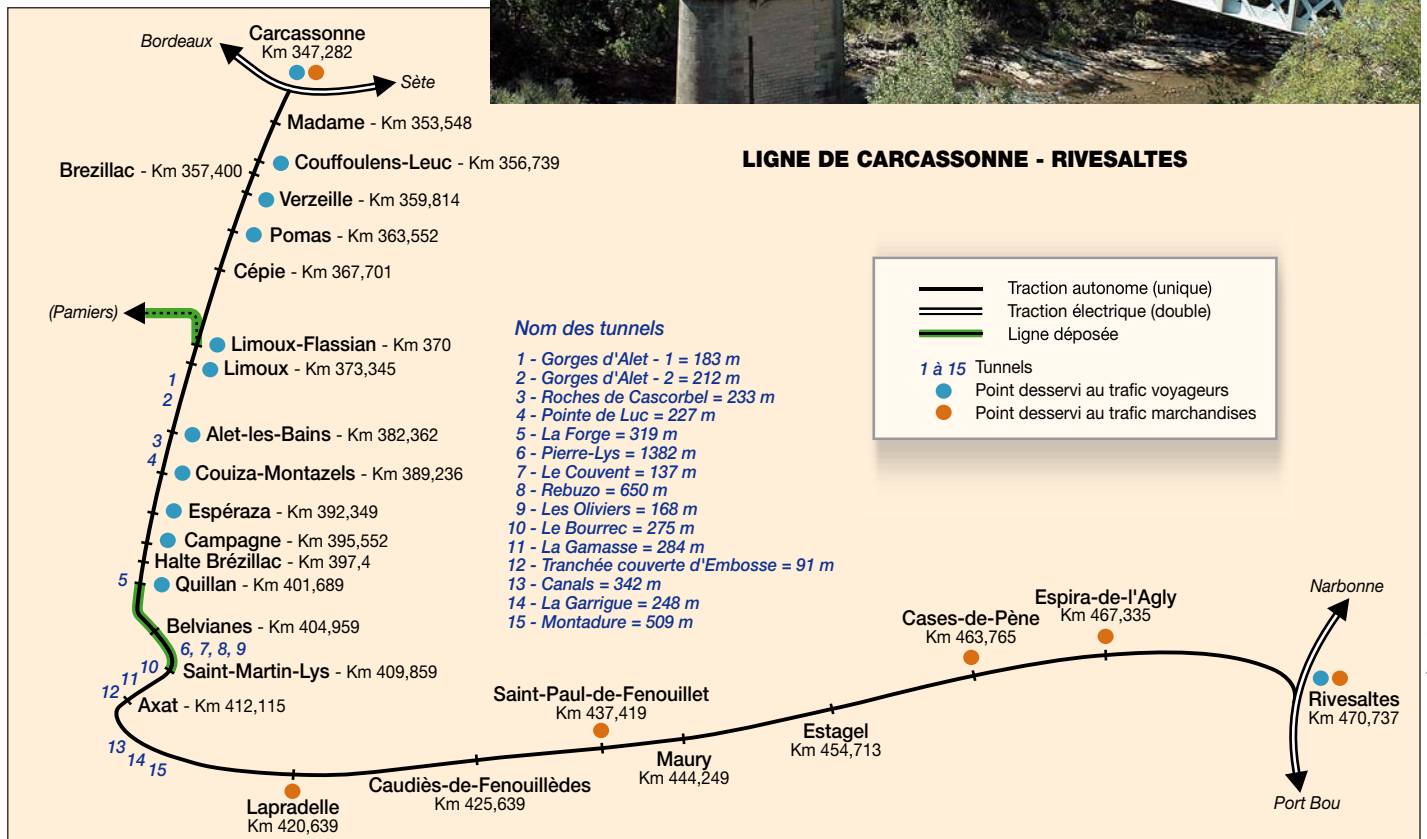
l'approche du défilé d'Alet, où seule la voie ferrée trouve un passage surplombant l'Aude. La ville d'Alet cache les ruines d'un ancien évêché. Au pied de l'étroit d'Alet-les-Bains se trouve le pic de Roquetaillade (655 m). Puis la ligne s'engage dans un autre défilé où le dénivelé ne dépasse guère les 15 ‰. On débouche alors sur les villages de Couiza puis d'Espéras, connu pour son musée des Dinosaures. Tout au long du parcours, la ligne rencontre quelques ouvrages remarquables qui franchissent les difficultés naturelles, comme les ponts sur l'Aude à Pomas, Limoux, Alet, et le double tunnel du défilé d'Alet. Petits chênes, acacias, les parois arborées bordent la ligne jusqu'à Quillan, ville au ton méridional, encadrée de sommets de moyenne altitude. Quillan devait être un nœud ferroviaire permettant de rejoindre Mont-Louis en Cerdagne, par une voie métrique électrifiée en 850 V (identique à la ligne de Cerdagne). Ce projet a été abandonné malgré de nombreuses promesses électorales autour de 1925 (l'autre projet devait rejoindre Saint-Paul-Saint-Antoine, au sud de Foix, par Bélesta et Lavelanet en voie normale).

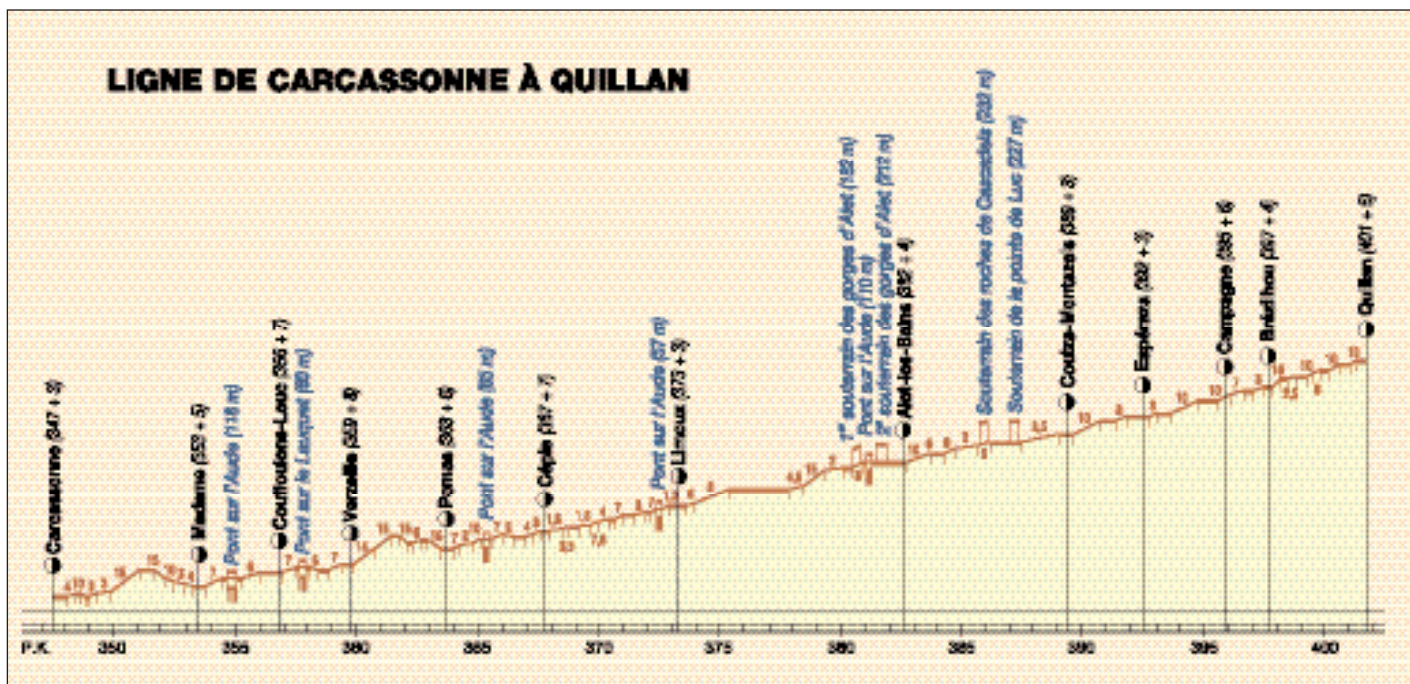
Après Quillan, la ligne va jouer à cache-cache avec la route grâce à une série d'ouvrages d'art qui traversent la vallée, tout en continuant son ascension à proximité de l'Aude. La ligne évite les gorges de Pierre-Lys par de longs tunnels. L'un d'entre eux se distingue par ses voûtes latérales en balcon lui apportant un éclairage naturel. Commence alors la partie la plus accidentée de la ligne, jalonnée de nombreux ouvrages d'art

permettant d'atteindre la gare isolée de Saint-Martin-Lys. 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. Vient ensuite un majestueux pont, à partir duquel le décor s'humanise. Le point culminant de la ligne se trouve après l'ascension d'une longue rampe de 25 ‰ permettant d'accéder au col Camperié (523 m, Km 417,3). Il sépare la ligne de partage des eaux. Ensuite c'est la descente à travers une forêt de résineux pour atteindre Lapradelle, à l'aide d'un viaduc en courbe de 12 arches en pierre. Cet ouvrage est dominé par le château cathare de Puilaurens, juché sur le piton escarpé du mont Ardu. 2 km plus loin, la ligne quitte le département de l'Aude pour les Pyrénées-Orientales et continue sa descente vers la Méditerranée. Le paysage se métamorphose (avec l'altitude une nouvelle fois) : à gauche se dressent les monts pelés des Corbières, et à droite le massif boisé de Fenouillèdes. Les premières vignes apparaissent du côté de Caudiès-de-Fenouillèdes. C'est au sud des rudes Corbières, aux paysages rocaillieux et aux crus de caractère, qu'on arrive à Saint-Paul-de-Fenouillet, la principale gare marchandises de la ligne, suivie d'une forte pente, toujours à 25 ‰, en direction de la vallée de la Boulzane. En pleine voie, quelques kilomètres après l'ancienne gare de Maury, un portique en béton surgit au milieu des vignobles. Il s'agit

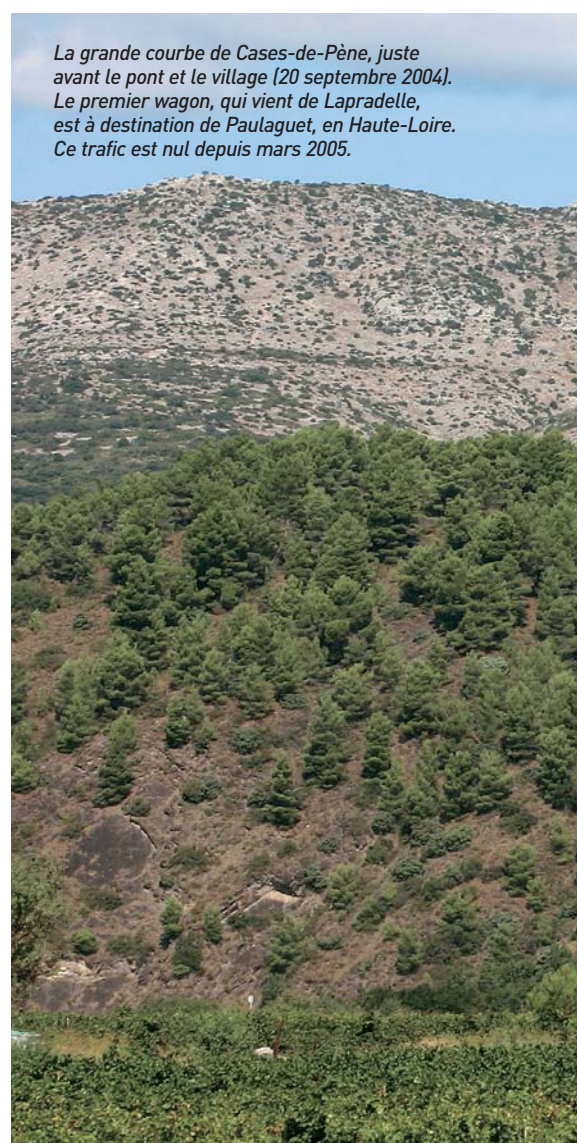
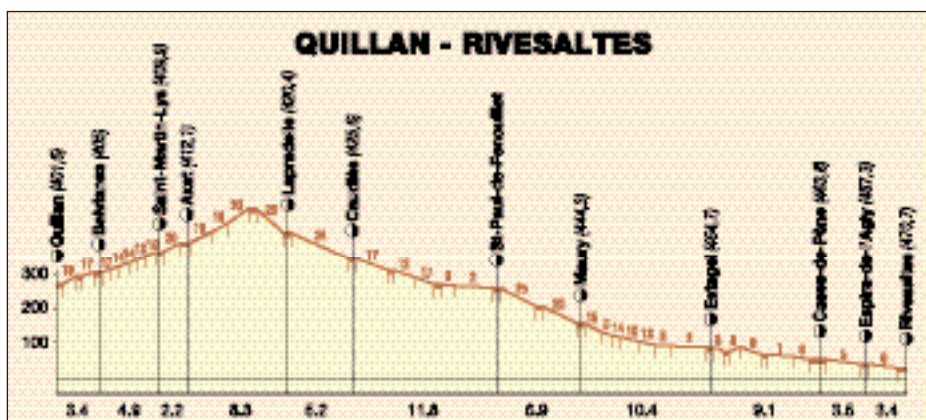


Ci-dessus : l'autorail Carcassonne - Quillan dans l'étréit d'Alet (1977). Ci-dessous : l'X 73577 au TER 87768 Quillan - Carcassonne sur le viaduc franchissant l'Aude près d'Alet (15 sept. 2005).





Infographies : V. Morell/Rail Passion



La grande courbe de Cases-de-Pène, juste avant le pont et le village (20 septembre 2004). Le premier wagon, qui vient de Lapradelle, est à destination de Paulaguet, en Haute-Loire. Ce trafic est nul depuis mars 2005.

d'une installation de trémie qui réceptionnait, jusqu'à l'entre-deux guerres, du minerai de manganèse et de fer, acheminé depuis les mines de l'Agly, situées sur les hauteurs de Planèzes, ce à l'aide d'un câble aérien de 4 km, aujourd'hui déposé. En enchaînant, la voie passe sous l'aiguille rocheuse du château de Quéribus, principale forteresse du pays, perché à 729 m sur une arête rocheuse. Le cépage du Maury, vin doux naturel, va céder la place au célèbre muscat de Rivesaltes. Avant Estagel, vers la droite, nous apercevons la « montagne royale » des Catalans, le mont Canigou (2 784,66 m) ; la gare d'Estagel, s'étend, quant à elle, sur d'importantes emprises taillées dans la roche, où l'on avait établi également des fours à chaux. La commune même renferme plusieurs carrières de marbre. Elle marque aussi la frontière entre la Catalogne et le Languedoc, pays des cathares sur lequel Quéribus, Aguilar, Peyrepertuse et Padern veillent encore, citadelles du vide... La ligne va ensuite traverser une première fois

l'Agly à l'aide d'un ouvrage de treillis métallique pour la suivre jusqu'à Rivesaltes. À partir de cet endroit, la vallée est une large plaine de contreforts des Pyrénées où flâne le fleuve. Sur les reliefs se trouvent les grands espaces sauvages de la garrigue méridionale, où poussent thym et romarin, avant de laisser la place aux ceps de vigne. Quelques kilomètres plus tard, un majestueux viaduc métallique permet de franchir une deuxième fois l'Agly, puis on découvre rapidement le village de Cases-de-Pène, dressé sur un promontoire schisteux, faisant face à son ermitage. Après avoir dépassé un large rideau de collines d'argile rougeâtre, nous apercevons le village d'Espira-de-l'Agly. La voie ferrée ne traverse plus que des vignes, parsemées d'oliviers ou de figuiers, et bordées d'amandiers ou d'agaves annonçant le voisinage de l'Espagne. Le voyage s'achève en gare de bifurcation de Rivesaltes, capitale d'un muscat réputé, placée en périphérie de l'agglomération de Perpignan, et que les TEP (Trams électriques de Perpignan)

reliaient à cette préfecture jusqu'en 1936. De même, de 1910 à 1951, la gare, alors dotée d'une superbe marquise Midi, a vu aboutir une antenne, en rebroussement, sur la relation Pia - Baixas à VN des CFPO (Chemins de fer départementaux des Pyrénées-Orientales).

À l'origine, la ligne comportait 19 gares intermédiaires, auxquelles s'ajoutaient deux haltes : Campagne et Belvianes-et-Cavirac, situées de part et d'autre de Quillan. Chacune était d'arrêt général et disposait d'un disque pour la protection des manœuvres. Le cantonnement s'effectuait par l'intermédiaire du télégraphe. 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 de marchandises. De même, Limoux, Quillan et Saint-Paul disposaient d'une remise à locomotives possédant deux voies avec château d'eau. Si la vallée de l'Aude s'est toujours tournée vers Carcassonne, les plaines de l'Agly subissent l'attraction de Perpignan, plus proche

et plus facile d'accès. La ligne fut donc divisée en deux tronçons d'exploitation, dont la gare de Quillan était le point de correspondance et bénéficiait alors d'une double position de tête de ligne. Elle fut conçue pour la seule circulation d'omnibus. Après son ouverture intégrale, la ligne était parcourue par quatre AR Carcassonne - Quillan, effectuant le trajet en 2 heures et assurant de bonnes correspondances avec la transversale Bordeaux - Marseille. De l'autre côté existaient deux AR Quillan - Rivesaltes et une rotation Saint-Paul - Rivesaltes. Malheureusement, le trafic de Quillan à Rivesaltes ne fut jamais très important. On observa même une baisse en 1930. En 1936, la ligne disposait toujours de la même trame de desserte, hormis la rotation Saint-Paul - Rivesaltes, qui fut prolongée jusqu'à Perpignan. On notera que la section Quillan - Carcassonne connut immédiatement un bon départ, avec quelque 75 000 voyageurs dans les deux sens dès 1897. En cas d'interruption entre Carcassonne et Rive-

saltes par Narbonne, la Compagnie du Midi utilisait la ligne comme itinéraire de détournement. Elle fit transiter à cette occasion des rapides Paris - Port Bou. Un de ces trains détournés fut victime de déraillement au PN 82, à Maury, le 17 décembre 1932. Les deux locomotives furent projetées hors de la voie et, à la suite de cet accident, cet itinéraire de délestage fut peu réutilisé. Lorsque intervint la fusion avec la Compagnie du Paris-Orléans (PO), au 1^{er} janvier 1934, le Midi mit fin au projet d'électrification de Carcassonne à Rivesaltes dans le but d'établir un itinéraire de délestage du trafic Toulouse - Port Bou, sans passage par Narbonne. Peu de temps après, face aux menaces de guerre et devant l'urgence des économies à réaliser, la région du Sud-Ouest ferma intégralement la ligne le 18 avril 1939 pour le service voyageurs entre Quillan et Rivesaltes, le transférant à la route. Des autocars de sociétés privées se substituèrent au train, au grand désarroi de la population locale. ▶



G. Pourageux

Carcassonne - Quillan de 1938 à aujourd'hui



Th. Leleu

Dans la tranchée de Carcassonne, un autorail FNC (juin 1975).

Au dernier service d'été de la Compagnie PO-Midi, celle-ci introduit les excellents autorails De Dietrich (110 ch.) puis Renault VH, entretenus par l'atelier de Carcassonne, site récemment créé. Ces tout nouveaux autorails assurent cinq rotations en classe unique en 1 heure 20 – un seul AR vapeur Carcassonne - Quillan et un mouvement Espérasa - Quillan étant maintenus. Le *Chaix* de l'hiver 1938 fait apparaître un mouvement autorail en mi-journée de Quillan à Axat, simple prolongement d'un service Carcassonne - Quillan. Le service de cette ligne repose essentiellement sur les voyageurs et des curistes qui fréquentent les petites stations thermales de la haute vallée. À la création de la SNCF, la région Sud-Ouest crée une halte à Brézilhac (Km 397,4), au nord de Quillan. Quelque temps après, la ligne est transférée sur la route, mais ce transfert est suivi d'un timide retour au rail. En effet, devant la pression populaire et politique, une décision

ministérielle du 25 mars 1946 autorise sa réouverture, et les relations ferroviaires sont rétablies à partir du 3 juillet 1946. Les autobus tombent de 12 fréquences quotidiennes à quatre, et la SNCF met en service six AR, souvent de composition mixte (voyageurs-marchandises), avec un temps de parcours sensiblement augmenté, allant de 2 heures 20 à 2 heures 35. L'ultime circulation vapeur aura lieu à l'automne 1956 avec la 141 TB ex-5600/5740 de Carcassonne, qui assure l'unique train de marchandises, laissant place à des locomotives plus modernes comme les 040 DA (A1A-A1A 62000) de Béziers, relayées ensuite par des 040 DE (BB 63000/63500). À cette époque, la SNCF maintient six AR, avec la création d'un nouveau point d'arrêt à Massiac, entre Limoux et Alet. Au service d'hiver 1969-1970, les arrêts de Massiac et Brézilhac seront supprimés.

L'exploitation reprend, à l'aide d'un parc

d'autorails diesels du type AD X 5100 du centre de Narbonne, circulant avec ou sans remorque. Ils seront supplantés par des VH X 2000 Renault (300 ch), à la silhouette particulière, arrivant de Vesoul et de Narbonne. Ils assureront le service de 1947 à 1953 puis seront remplacés par les célèbres U 150, X 5500/5800, arrivant tout juste de l'usine, reléguant les VH sur Aurillac et Montluçon. Ce matériel au confort spartiate et de faible capacité était mal adapté à ces voies sinueuses, mais il marquera longtemps les mémoires des habitants de la vallée. On remarquera de temps en temps l'apparition d'X 5800 à carrosserie en aluminium. La radiation des dernières remorques à essieux, fin 1974, donne lieu à des jumelages triples d'U 150, notamment en fin de semaine. Les U 150 fréquenteront la ligne jusqu'en 1974. À la même époque, les sociétés de bus obtiennent la parité des courses en bus. De 1969 à 1972, les barrières métalliques roulantes sont remplacées par des barrières oscillantes, alors que les cloches électriques qui annonçaient les trains sont progressivement démontées.

La mise en service des X 4500 remporte un véritable succès auprès des habitants de la vallée

Si la ligne a souvent souffert de son partage entre deux régions, Méditerranée et Sud-Ouest, c'est seulement en 1972 qu'elle est rattachée à la région de Montpellier et au réseau Sud-Est. Elle est alors exploitée en signalisation simplifiée, l'arrêt général n'étant conservé qu'à Verzeille, Limoux, Couiza, soit dans les gares dotées de voies d'évitement de 300 m environ. D'autres gares disposent encore de voies de débord toujours en service, comme Madame, Pomas, Alet, Espérasa, franchissables à 30 km/h, équipées de rails double champignon 44. Certaines sections de ligne, aux Km 384,3 à 383,3, sont dotées de filets protecteurs contre les chutes de rochers, reliés à la gare de Limoux. Au mois de juin 1976, Limoux est le lieu des festivités du centenaire de la ligne. À cette occasion, une exposition de matériel ferroviaire, composée de deux voitures, Corail, TEE *Mistral*, est organisée. La même année, les nouvelles Caravelles X 4500 (425 ch) ont raison des six derniers U 150 encore en service dans la région méditerranéenne. La mise en service des X 4500 remporte un véritable succès auprès des habitants de la vallée, les temps de parcours variant de 1 heure 05 à 1 heure 15 au lieu de 1 heure 30. La trame horaire est faite pour l'utilisation de deux éléments séparément, sauf le samedi, où certains

trains sont couplés. Les acheminements se réalisent par un mouvement HLP depuis Narbonne jusqu'à Carcassonne.

En 1981, le niveau de trafic moyen est de 400 voyageurs/semaine, se rendant principalement vers Carcassonne. Pourtant, à cette époque, de nombreuses gares ferment. Néanmoins, la desserte reste bien étoffée avec six AR. Madame et Cépie, peu fréquentées, ne voient s'arrêter qu'un train par jour. Les X 4500 quittent la ligne suite à l'électrification de Narbonne - Port Bou, mise en sous-tension en 1982, d'où un transfert de certains X 4500 vers d'autres dépôts thermiques. En 1982-1983, un grand programme d'amélioration est lancé conjointement par la SNCF et le conseil régional du Languedoc-Roussillon. Le 12 février 1982, la région vote l'achat d'un autorail de type X 2100 et d'une remorque unifiée. Elle signe ainsi son premier acte vers la régionalisation en acquérant son premier matériel ferroviaire. Il n'était pas rare à cette époque de voir des courses assurés par X 2800 ou par l'autorail X 92203 (identique au X 2100) à la robe jaune, couleur de la région Languedoc-Roussillon, ainsi que par des X 2100 (600 ch), fraîchement sortis d'usine. Tous ces engins sont entretenus par l'EMT (établissement de maintenance et traction) de Toulouse. De plus, la région prend en charge, pour un montant de 3 millions de francs, la réduction du temps de parcours et le relèvement de la vitesse : 80 km/h entre Quillan et Limoux, et 90 km/h jusqu'à Carcassonne. De même, l'amélioration de la voie et des installations est à l'ordre du jour – les travaux avaient déjà été amorcés en 1973. Les premières améliorations se traduisent par un temps de parcours ramené à 59 min, avec huit AR. Parallèlement à cette mutation, une importante campagne publicitaire est lancée auprès du grand public, avec pour conséquence rapide 15 % recettes en plus. Cette volonté politique se traduit par quatre AR quotidiens supplémentaires dès la fin de l'automne 1982. Une nouvelle relation de début de soirée est appréciée par les usagers. Cette dernière assure de nombreuses correspondances à Carcassonne pour Lyon, Paris, Nice, Marseille, l'Italie, Strasbourg. Toutefois, cette embellie ne durera que trois services : à celui de l'été 1985, la SNCF revient à une rotation à six AR. Notons la création d'une halte à Limoux-Flassian, ouverte pour desservir un lycée et construite à l'occasion de la mise en place d'un pont-rail sur la nouvelle route accédant à un supermarché dans la zone industrielle nord.

À l'automne 1990, le président du conseil régional de Languedoc-Roussillon crée la sur-



En gare de Carcassonne, un 150 ch au 3441, assurant la liaison avec Quillan (3 mai 1964).

F. Fémino/Doc.



Passage à Cépie d'un X 2100 sur une relation Carcassonne - Quillan (janvier 1986).

Th. Leleu



Halte en gare de Quillan pour le 3441, assuré par un autorail Renault 150 ch (7 mai 1964).

F. Fémino/Doc.



X 2100 avec remorque rouge dans les environs de Verzeille (novembre 1985).

Th. Leleu

prise en proposant une étude de rentabilité sur les lignes de Quillan et de la Cerdagne afin d'envisager un affermage économique. Dans le même temps, tout se fige, et l'avenir de la ligne s'assombrit. Seul un mouvement d'autorail sera maintenu, desservant l'ensemble des gares de la ligne au départ de Quillan, très tôt le matin et de retour le soir. La section Carcassonne - Limoux voit deux circulations supplémentaires le matin et le soir, circulant les jours ouvrés. S'ajoutent à cette trame horaire quatre AR de cars SNCF. D'autres circulations sont présentes en période scolaire à raison d'un AR en milieu de matinée les mercredis et les samedis. Aucun train ne circule le dimanche, les relations étant alors assurées entièrement par autocar. C'est le cas déjà pour trois circulations en semaine. Subventionnées par le département, certaines compagnies de cars livrent une rude bataille au train. Offrant une plus grande proximité de passage que le rail dans certains villages et malgré une augmentation de trajet de 20 min, elles n'hésitent pas à s'insérer dans les mêmes sillons que le train. La ligne va péricliter pendant près d'une décennie. En 2001, le conseil régional lui donne de nouveaux moyens, avec l'acquisition des tout récents X 73500, nouvelle star de l'ère

de la régionalisation TER. Trois navettes AR supplémentaires sont créées sur Carcassonne - Limoux, dont une prolongée à Quillan en milieu de journée. Ce qui porte de trois à six le nombre de mouvements sur la première section de la ligne, et de un à deux sur l'autre section. La convention passée prévoit de créer un nouveau point d'arrêt dans la périphérie de Carcassonne, dans le secteur de Vugier, à proximité d'un collège et de nombreux logements. Bien que timide, cette convention s'engage sur le déficit d'exploitation.

Aujourd'hui, la ligne dispose du Capi (cantonement assisté par Informatique) pour assurer la sécurité des circulations, et c'est la gare de Carcassonne qui gère en navette avec le PRG (poste tout relais à câblage géographique). De plus, un compteur d'essieux est installé à la jonction de la ligne Narbonne - Toulouse. Un seul train peut circuler sur la ligne, néanmoins un train de travaux peut être engagé en même temps grâce à un feu qui est installé au sud de la gare de Limoux. La gare de Quillan ne compte plus que trois voies en tiroir, dont une seule est exploitée. Au début des années 2000, un projet pour relever la vitesse en plaine à 100 km/h a pu permettre de gagner une dizaine de minutes.

Tout comme la création d'une relation Limoux - Toulouse, autorisant la suppression des ruptures de charges en gare de Carcassonne.

Côté fret, Le trafic sur Carcassonne - Quillan fut tout de suite important grâce aux nombreuses productions locales comme le bois stratifié, les meubles et poteaux, le vin, la blanquette de Limoux, les chaussures, la laine. La ligne disposait de trois EP (embranchements particuliers) situés dans la périphérie de Carcassonne, la desserte se faisant depuis cette gare au moyen d'un locotracteur. De même, on trouvait d'autres embranchements comme ceux de Bargues, au nord de Limoux, d'Espéras et de Madame avec l'établissement Solagri. Le trafic marchandises est limité à 60 km/h, admettant 500 t entre Carcassonne et Limoux et 400 t entre Limoux et Quillan, avec une BB 63500, et occasionnellement une BB 66000, quittant Carcassonne le matin pour y revenir dans l'après midi. À l'exportation, le trafic est essentiellement constitué de bois de trituration à destination de la Cellulose du pin à Tarascon-sur-Rhône, Tartas, Facture, de vin en citerne de Pomas de Limoux, de panneaux d'agglomérés d'Espéras, de meubles de jardin de Quillan, de poteaux électriques de

Le train 877689
Carcassonne - Limoux,
assuré par l'X 73577,
à Verzeille
(12 septembre 2005).



J. Quatorze

Couiza, pour les dépôts de Saint-Girons et Saint-Gaudens. À l'importation, on remarque des engrais, des bouteilles vides pour la blanquette de Limoux. En messageries, la ligne connaîtra un excellent trafic à partir de Limoux (les chaussures Myris, pièces d'automobiles), de Couiza (chapeaux), d'Espérazza (chaussures), de Quillan (mobilier Formica). Ces colis étaient placés en tête des trains de marchandises dans un wagon couvert navette de type G3, afin de ne pas surcharger les compartiments bagages des autorails. La gare de Couiza pouvait acheminer ses chapeaux de qualité supérieure en régime accéléré, avec en renfort des wagons de type R6, à destination des gares-frontières de Jeumont, d'Aspach, de Forbach, de Kehl, de Lauterbourg, de Genève ou de Vintimille. Mais la conjoncture morose à la fin des années 80 aura raison des dernières activités traditionnelles de la haute vallée. Le fret subira de plein fouet la concurrence de la route, améliorée en 2 x 2 voies sur des zones difficiles. Le trafic est dès lors fercamisé à la fin de l'année 1989 entre Quillan et Limoux, ne laissant subsister qu'une desserte facultative en locotracteur Y 8000 sur Limoux. ▀

Quillan - Rivesaltes de 1938 à aujourd'hui

Fermée au trafic voyageurs à partir de 1939, la section Quillan - Rivesaltes se contente de trains de marchandises « légers » tractés par des 230 A Midi série 1301 à 1370, 1401 à 1431, en complément des 040 PO série 1114 à 1140. Les 230 A du dépôt de Perpignan sont remplacées en 1950 par des locomotives thermiques semblables à celles évoluant sur Quillan - Carcassonne, avec le souhait d'optimiser l'exploitation. Cette expérience fut l'une des toutes premières du genre en France. La courte section Quillan - Axat retrouvera une activité ponctuelle en 1951, lors d'un éboulement de la falaise sur la route alors nationale 117 (devenue route départementale), afin de désenclaver ce dernier village. Le 30 septembre 1956, cette section, qui présente à l'époque peu d'intérêt commercial, est neutralisée. En avril 1963, la ligne est réutilisée d'Axat à Saint-Martin-Lys (2 km), une usine de traitement de dolomie s'implantant dans les emprises de cette ancienne gare. Cette décision désavoue la précédente suppression de trafic sur Quillan - Axat. À cette occasion, des BB 63000 (725 ch) prennent en charge le trafic de la ligne.

Jusqu'à la fin des années 60, l'ensemble de la ligne restera équipée en rails Midi DC (double champignon) de 38 kg/m. Suite aux travaux sur Narbonne - Cerbère, équipé de rails de type LRS (longs rail soudés), la ligne récupérera des DC de 44 kg/m en coupon de 22 m. Quelques courbes avec des rayons de plus de 300 m seront équipées en UIC 60 pour améliorer l'infrastructure. De 1966 à 1968, la section Rivesaltes - Saint-Paul fera l'objet d'un renforcement de travelage de 1 091 à 1 364 traverses au km. À la même occasion, 19 PN sur 47 seront équipés de signalisation automatique lumineuse à franchissement conditionnel. Ce dispositif fonctionne à l'aide de télécommandes à distance, manœuvrées par l'agent de desserte à partir de la locomotive en marche. Pour terminer cette cure de jouvence, des travaux de ballastage sont effectués au milieu des années 80, financés en partie par le conseil régional de Languedoc-Roussillon. Cette opération autorise la circulation de wagons de charge D à 22,5 t par essieu. La vitesse de la ligne reste limitée à 40 km/h. Le tonnage se faisant plus important au début des années 70, des BB 63500 se chargent de la



Th. Leleu

La BB 67411 quitte la gare d'Axat pour Rivesaltes avec un convoi de fret (octobre 1975).

traction des convois, pour s'effacer ensuite, en 1973, face aux vaillantes BB 67400 de Nîmes. Au début des travaux de l'électrification de l'artère de Narbonne - Port Bou, en 1982, les BB 67400 de Nîmes laissent la place aux UM de BB 63500 d'Avignon, capables de tracter 1 800 t. La construction et la mise en eau, en novembre 1994, du barrage de Caramany, à l'ouest d'Estagel, engendre un trafic supplémentaire sur la ligne (éléments de béton préfabriqués à destination de la gare d'Estagel). C'est au tour des BB 66000 de Toulouse de s'essayer à la traction des trains lourds à la fin des années 80 et jusqu'en 2000. Ensuite, les BB 63500 d'Avignon assurent la desserte pendant deux ans. Suite à des problèmes de fiabilité, les BB 66000 d'Avignon les remplacent en 2003.

Au cours des dernières décennies, les gares de la ligne ont vu disparaître toute présence humaine : Espira et Maury, les premières, 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 de Socrate en 1993. Entre-temps, le décret de déclassement du 26 décembre 1991 a autorisé le déferrement de la section Saint-Martin-Lys - Quillan (7,4 km). Au début des années 90, la ligne perd sa circulation du samedi et reste fermée désormais en d'août, en concordance avec la fermeture des carrières

de la ligne. Les gares de Saint-Martin et Caudiès cessent leurs expéditions (dolomie feldspath en sachets palettisés) respectivement en 1998 et 1995. Lapradelle perd en 2000 sa gérante, qui assurait des permanences à Axat pour le trafic de Saint-Martin, gare rattachée à Axat et dont le trafic s'était achevé en 1998. En ce qui concerne la section terminale, de Lapradelle à Saint-Martin-Lys (10,5 km), la SNCF la considère ouverte et susceptible d'être desservie en cas de reprise d'activité. Une équipe de sept personnes, basée à Saint-Paul, entretient la ligne. En 2004, l'automatisation d'un PN à la sortie de Saint-Paul côté Quillan est réalisée. Aujourd'hui, la ligne est classée voie unique à trafic restreint (VUTR), sa signalisation est simple, se limitant à quelques panneaux indiquant les PN, les points singuliers et les vitesses limites. Elle assure un trafic de pondéreux, laissant à la route l'acheminement des marchandises légères, comme les colis et les vins. Les produits de carrière sont devenus la principale richesse de la vallée. Tout d'abord, on remarque, à Cases-de-Pène, deux EP, celui de la société Omya, expédiant du carbonate de calcium, et celui de La Provençale, qui connaît un faible trafic. La société Omya a reporté toute son activité de chargement sur un autre EP, situé entre Rivesaltes et Salses. À proximité de cette localité, l'EP Lafarge, qui se trouve en pleine voie, expédie du basalte pour le

ballast de la SNCF et les soubassements routiers. Il n'y a aucun trafic dans les gares d'Estagel, Espira, Maury et Caudiès. Toutefois, les deux premières permettent le garage de rames de ballast, alors que la troisième ne dispose plus de voie de débord ; la dernière gare est, quant à elle, le siège de l'association du TPCF (Train touristique du pays cathare et du Fenouillèdes), qui utilise plusieurs voies pour manœuvrer son parc de matériel. À Saint-Paul, l'EP Baux expédie du feldspath. Ce dernier embranchement est le plus gros client de la ligne. Il a bénéficié de la construction en 2000 d'une voie de chargement et d'une voie d'expédition, toutes deux aptes à recevoir des rames de 16 wagons à bogies. *In fine*, la gare de Lapradelle-Puilaurens ne dispose pas d'usine à proximité, mais du feldspath extrait à Salvezines par la société Feldspaths du Midi était jusqu'à récemment transbordé sur les voies de service à destination de Paulhaguet (Haute-Loire). Ce trafic a cessé en mars 2005 suite à une augmentation des prestations de Fret SNCF. Dotée d'un quai de chargement récemment allongé, cette gare de Lapradelle dispose de la même capacité à recevoir les rames que celle de Saint-Paul. L'ensemble des carrières de la vallée souffre de la concurrence étrangère, notamment turque, pour laquelle le coût de production est bien plus faible. La desserte fret pourrait être remise en question dans les prochains mois. ▀

Circulations exceptionnelles

De nombreuses circulations exceptionnelles sont venues bouleverser le calme de la ligne Carcassonne - Quillan :

- en septembre 1959, un train spécial Formica comportant quatre voitures-lits et cinq voitures-restaurants a roulé sur la ligne. Ce convoi, accueilli en fanfare, acheminait à l'usine plusieurs personnalités, gros clients et journalistes de Paris ;
- dans les années 70-80, cette terre de rugby a donné lieu à plusieurs trains supplémentaires à l'occasion des phases finales du championnat de France, avec des X 2400, X 2800, X 4500 ;
- en 1980-1981 et 1986, lors de fortes chutes de neige, alors que le train était le seul moyen de locomotion valable pour désenclaver les contrées isolées, on a vu évoluer des autorails tractés par des BB 63000 munies d'étraves pour se frayer un passage ;
- à l'occasion des essais en charge du pont-rail de Limoux, qui eurent lieu dans la nuit du 26 mars 1985, la BB 66605, de Nîmes, est venue en compagnie de la 2D2 9135, servant de poids-étalon. C'était la première fois qu'un engin électrique circulait sur la ligne ;
- en 1988, le train à vapeur du CPFQ, avec la locomotive 141 TD 740, est venu fêter le 110^e anniversaire de l'inauguration de la ligne. On notera également, en septembre 1991, la circulation du train Schering composé de 10 voitures (Corail, inox, TEN), tracté par une BB 67400 de Nevers, puis, le 19 mars 1994, des roulements d'essais avec un autorail pendulaire allemand de la DB, du type VT 610, construit par Siemens sous licence Fiat.

Ces dernières années, la section Rivesaltes - Axat a connu quelques rares circulations spéciales :

- la plus vieille d'entre elles remonte à 1970, lorsque l'AFFE se rend en Picasso jusqu'à la gare d'Axat ;
- en 1981, suite à de fortes chutes de neige, un train spécial France Télécom, aux voitures variées (dont une CIWL), a circulé pour intervenir plus rapidement dans les dépannages du réseau téléphonique de la vallée. À la même époque, un autre train original a circulé le 25 janvier 1981. Ce train, composé de cinq voitures Corail, avait été affrété pour le championnat régional de cross-country, afin de permettre aux coureurs de commencer leur compétition en pleine voie au lieu-dit la Linouze, près d'Axat ;
- au début des années 80, un groupe scolaire



J. C. Christol

Retour à Limoux pour le pendulaire DB VT 611 après ses essais sur la ligne Carcassonne - Quillan (19 mars 1994).

s'est rendu de Saint-Paul à Villefranche-Vernet-les-Bains pour découvrir la ligne de Cerdagne grâce à un X 2100, en service sur la ligne de Perpignan - Villefranche puis sur celle du Train jaune (encore actuellement) ;

- le 16 mai 1985, l'autorail X 4028 des ATM (Autorails touristiques du Minervois) a poussé jusqu'à Saint-Martin-Lys ;
- en 1988, un « train mixte » (voyageurs-marchandises) a transporté les élus de la région et les dirigeants SNCF dans une voiture Corail attelée à un wagon, apte à transporter les charges D. Ce fut l'occasion pour eux de visiter les établissements expéditeurs de la ligne ;
- l'année suivante, à l'automne, Fret SNCF présenta les wagons 56, 57 et 90 dans les établis-

sements de la ligne, dans le cadre des Journées forestières internationales.

Par ailleurs, en 1989, la ligne a eu l'honneur de figurer dans le générique de fin du film de Patrice Leconte *Les Spécialistes*, avec Gérard Lanvin et Bernard Giraudeau, ainsi que dans un film avec Florent Pagny, intitulé *La Fille des colines*. Enfin, on ne peut traiter de cette partie de ligne sans évoquer les rotations, depuis l'automne 2001, des trains touristiques du TPCF, dont le parc comprend le Picasso X 3944, la Caravelle X 4545 + l'Xr 8601, les BB 66048 et 63138 (ex-dépôt de Marseille-Blancarde), et deux voitures découvertes de 48 places, la draine 5 M 057. Sont également en chantier deux autres voitures couvertes à grandes baies. ▶



G. Pourageux

Correspondance en gare de Rivesaltes entre la 141 R 1126 et l'autorail X 3944 du TPCF (juin 2002).

Perspectives

Carcassonne - Quillan - Rivesaltes dispose d'un potentiel touristique non négligeable, à commencer par la cité médiévale de Carcassonne, où, le long du parcours, se découvre tour à tour le vignoble de la blanquette de Limoux, les ruines de la cathédrale d'Alet et ses thermes, puis le musée des Dinosaurés à Espéras. Aux

portes de la haute vallée de l'Aude, Quillan sera une étape idéale pour découvrir la gastronomie régionale et les produits du terroir. Côté Fenouillèdes puis Roussillon, les curiosités touristiques ne manquent pas. Comme le défilé de la Pierre-Lys, les massifs boisés d'Axat, les gorges de Galamus, les biscuits croquants de Saint-Paul, pour ne citer que les plus connues. On ne peut manquer de parler des châteaux



G. Pourageaux

Surpris après Maury, le convoi composé de l'X 4545 et de la remorque XR 8601 se dirige vers Rivesaltes (2 août 2005).

cathares aperçus, des multiples caves aux différents cépages rencontrés. Ainsi que le musée de la Préhistoire de Tautavel, qui abrite le plus vieil homme d'Europe (450 000 ans). Les plus téméraires pourront même aller visiter la fortification militaire de Salses, alors en zone frontalière. Due à l'architecte espagnol Francisco Ramiro Lopez, elle fut terminée lors du traité des Pyrénées et ne servit pas par la suite...

Ces dernières années, on a assisté à la renaissance de plusieurs lignes comme Cannes - Grasse, Saint-Nom-la-Bretèche - Saint-Germain-GC... Nous sommes peut-être aujourd'hui à l'aube d'un nouveau départ pour le tronçon reliant Carcassonne - Quillan à Rivesaltes, où est exploité depuis 2001 un train touristique, d'abord entre Rivesaltes et Saint-Martin-Lys, l'ancien terminus de la ligne. L'histoire débute fin décembre 1992, début 1993, quand des passionnés de chemin de fer ont constitué l'association Train du pays cathare et du Fenouillèdes. Face à une ligne à pérenniser et offrant de multiples atouts touristiques assortis de points de vue inoubliables, elle voulait exploiter un train touristique sur la section Rivesaltes - Saint-Martin-Lys, lieu de circulation d'une desserte fret assurée seulement le matin. Il leur aura fallu 10 ans de ténacité pour obtenir les autorisations, chercher des sponsors, des partenariats, et enfin trouver du matériel ferroviaire adapté à leurs besoins.

Le rendez-vous pour un premier voyage effectif de visiteurs s'est déroulé lors des Journées du patrimoine, le 21 septembre 2001, avec une effervescence peu courante tout au long du parcours et, plus particulièrement, entre Saint-Paul et Lapradelle. Ce train a remporté un véritable succès. La vraie saison touristique commencera en 2002. Et depuis, le train, continuant son chemin à 40 km/h, a transporté nombre de voyageurs ravis. En 2005, un projet ambitieux est dévoilé aux collectivités territoriales et au public : il prévoit la remise en service de la voie ferrée Saint-Martin-Lys - Quillan. Car dans cette portion de ligne aux pittoresques et audacieux ouvrages d'art entre route et Aude, les dernières circulations remontent à 1951 du fait d'un éboulement dans le défilé de la Pierre-Lys. Neutralisée à partir du 30 septembre 1956, bientôt envahie par la végétation, elle sera finalement déposée en 1990, pour être déclassée officiellement le 26 décembre 1991. Le but du projet est de permettre aux touristes venant de la cité de Carcassonne comme de tout le Midi languedocien de découvrir l'étonnant défilé de la Pierre-Lys. On pense aussi à développer la ville d'Axat, qui deviendrait une vraie porte sur le Capcir, la Cerdagne, et aussi l'Espagne ; mais surtout à renforcer les liens de cette région avec le reste du département de l'Aude. Axat deviendrait ainsi un centre multimodal pour bus, voitures et vélos, randonneurs et trains.



J.-C. Christol

Un train spécial est stoppé par une butte de terre à la sortie du tunnel des Oliviers (16 mai 1985).

Pour rétablir la continuité ferroviaire à travers le défilé de la Pierre-Lys, l'entreprise consiste à raccorder le tunnel des Oliviers, en bout de l'ex-gare de Saint-Martin-Lys, à la gare de Quillan par la voie n° 3, voie de service en impasse sur laquelle n'évoluent pas en général les engins de la SNCF. La section à reconstruire ne présente pas de grosses diffi-



Composition maximale pour ce train touristique : X 8601, X 4545, deux voitures baladeuses, emmenés par la BB 63138. Le convoi est vu près de Caudiès (2 août 2005).

Le TPCF agrandit son parc d'engins

Dernièrement, le TPCF a acquis un autorail EAD du type X 4500 portant le n° 4545. Cet autorail a été mis en service en août 1965 à Lyon-Vaise et a servi durablement sur des lignes du Nord-Picardie. Basé à partir du 14 janvier 1974 à Longueau, il fait ensuite un passage au dépôt de Marseille du 7 avril 1977 au 30 août 1982 puis retourne à Longueau. Il est de nouveau muté au dépôt de Marseille le 3 août 1999, où il terminera sa carrière. Cet engin appartenant à l'activité TER Languedoc-Roussillon, il n'était pas rare dès lors de le voir évoluer du côté du Grau-du-Roi, de Bessèges, et parfois même du côté de Mende jusqu'en 2004. Sa nouvelle affectation à Caudiès lui permettra de fréquenter la ligne de Rivesaltes - Saint-Martin-Lys, section qu'il n'a jamais parcourue, sauf de 1976 à 1982 dans la continuité de la ligne entre Carcassonne et Quillan. *G. P.*

cultés, les principaux ouvrages d'art n'ayant pas subi de dégradations majeures. Depuis 1994, le département de l'Aude est propriétaire de la plate-forme grâce à des fonds européens, et doit donc 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 celui-ci, une enquête publique sera nécessaire, la voie ferrée ayant fait l'objet d'un déclassement – l'installation sera considérée comme nouvelle. Cette enquête étudiera entre autres l'interception de la RD 617, avec une nouvelle insertion de deux passages à niveau, le problème des riverains, l'environnement. Cette enquête sera aussi l'occasion de présenter aux habitants de la vallée un projet de pays tourné vers le développement durable et l'essor touristique.

Le projet prend en compte plusieurs offres : une construction neuve (A) et deux constructions (B et C) avec du matériel de récupération en kit largement adapté en terme de sécurité. La première offre (A) consiste à faire poser du matériel neuf par une entreprise de travaux ferroviaires. La deuxième offre (B) propose du matériel de récupération disponible chez un fournisseur espagnol, près de Barcelone. La dernière offre (C) prévoit la récupération de matériel belge disponible à Liège. À cela s'ajoutent les travaux classiques de génie civil, le nettoyage de la plate-forme, des travaux de maçonnerie et de terrassement, la suppression d'un pont à Saint-Martin, de deux passages à niveau, l'un automatique sur la départementale et l'autre équipé de croix de saint André. Le TPCF pourra assumer une partie des tâches, grâce au savoir acquis lors des différents travaux menés dans le cadre des chantiers d'insertion professionnelle le long de la ligne

exploitée. Cela devrait se dérouler dans de bonnes conditions : d'une part, la sécurité sera facilitée par l'absence de circulation, d'autre part la plate-forme est déjà stabilisée. La seule difficulté sera peut-être de gérer le flux des véhicules autoroutiers, notamment en été. Le nouveau tronçon serait exploité en régime de train-navette depuis Saint-Martin-Lys avec un mode de régulation dénommé système de signalisation européen de niveau 1 (UTMS R). Chaque convoi étant équipé de la radio sol-train de groupe.

Voilà ainsi l'occasion de redonner une seconde chance à une région ravagée par le chômage depuis les années 80-90. Renforcer le tissu économique du tourisme vert, retiré des axes principaux, est un pari pris par les décideurs et élus de part et d'autre des gorges. On peut aussi apprécier l'industrialisation du produit ferroviaire du secteur, qui a déjà fait ses preuves, notamment dans le nord du Gard entre Anduze et Saint-Jean-du-Gard, avec la Citev. Le train touristique semble bien avoir pris ses repères, avec de nombreuses rotations estivales et hors saison avec des trains à thème (Halloween, Noël...), permettant de découvrir les charmes de cette ligne restée endormie pendant de nombreuses décennies. ●

Remerciements à MM. Jean-Charles Christol et Yves Guimezanes, du TPCF.
Pour contacter le TPCF, tél. : 04 68 59 99 02 ; internet : www.tpcf.fr.