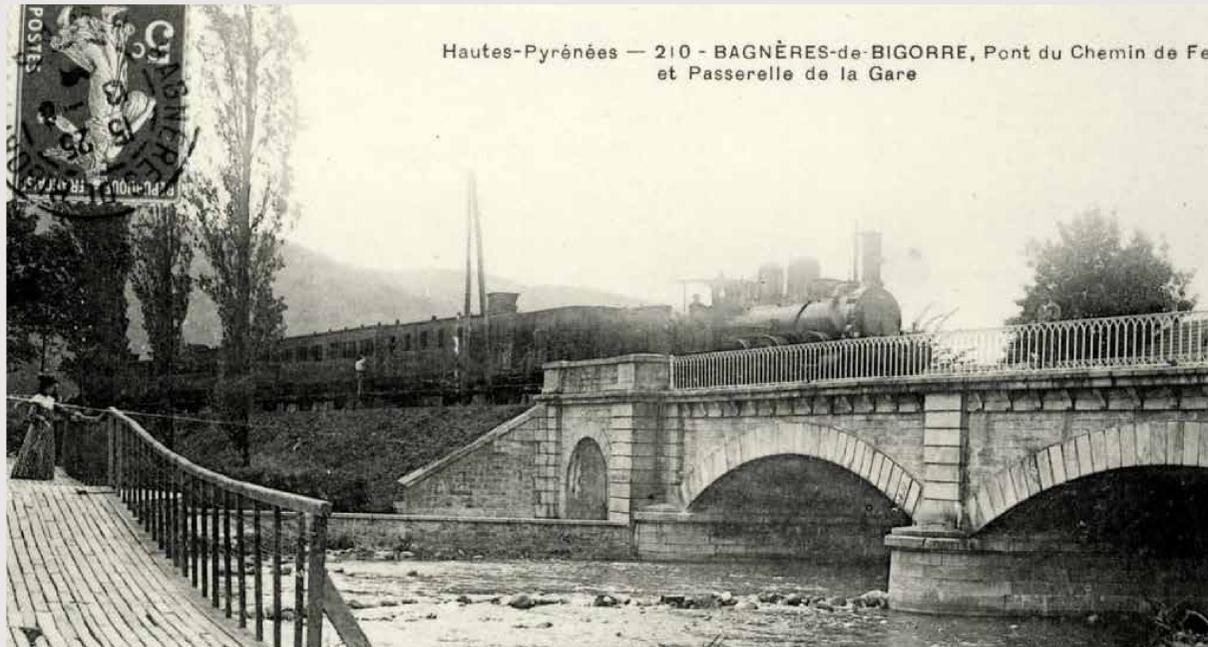


L'histoire de la voie ferrée (1/2)

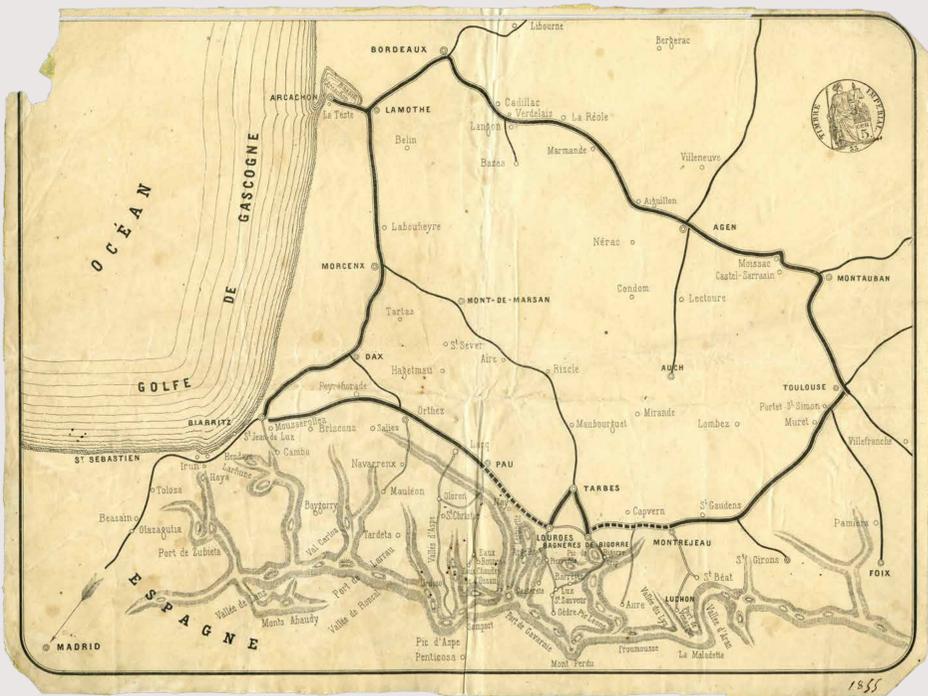


La voie Toulouse-Bayonne par Bagnères-de-Bigorre

15 août 1862, le train arrive en gare de Bagnères, au préalable la liaison Mont-de-Marsan-Tarbes a été réalisée à marche forcée pour permettre l'arrivée de l'Empereur et de l'Impératrice le 17 août 1859. La ville de Bagnères est ainsi reliée à Paris avant Pau, la liaison Dax-Pau n'étant ouverte que le 4 mars 1863. L'arrivée du train à Bagnères est un événement d'importance pour cette cité thermale réputée et pourtant cette ouverture de ligne se fait dans la contrariété d'une modification du tracé de la ligne Toulouse-Bayonne qui, dans la loi promulguée en 1856, devait passer par Bagnères et non par Tournay dans son tronçon central Montréjeau-Tarbes.

La modification du tracé initial :

En effet dès 1853 le projet de loi sur le Réseau Pyrénéen, dans ses dispositions générales, prévoit un trajet par Bagnères. En 1854 la « Carte Générale du Midi de la France et du Nord de l'Espagne à l'appui du mémoire sur la Traversée par voies de fer des Pyrénées centrales » présentée par M. Colomès de Juillan, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, montre un trajet principal par Bagnères. Colomès de Juillan préconise depuis 1845 une liaison internationale et



aussi une liaison Tarbes-Toulouse par Auch, mais en 1856 l'Empereur tranche par décret impérial pour une liaison principale par la vallée de la Garonne mais passant par Lannemezan où est projeté d'établir un camp militaire, l'influence d'Achille Fould serait à l'origine de ce choix dont la conséquence immédiate est de continuer la ligne vers Tarbes par Tournay alors que le tracé initial reliait Montréjeau à Bagnères-de-Bigorre en passant de la vallée de la Neste à la vallée de l'Adour par la haute vallée de l'Arros.

Les édiles bagnérais s'inquièrent aussitôt de cette évolution préjudiciable pour leur ville. Dès 1857, le 25 mai, le Conseil Municipal envoie un courrier à l'Empereur le suppliant de conserver le tracé de la loi de 1856. Suite à ce courrier, en juin 1862, une délégation composée de MM. d'Uzer, maire, Soubies, avocat, Michelier, ingénieur en chef du département, est reçue par le Ministre des Travaux Publics, peine perdue, en fait on « endormit Bagnères par de belles paroles ».

Lannemezan est relié à Montréjeau en 1863 et le 20 Juin 1867 les tronçons Montréjeau-Tarbes et Lourdes-Pau sont inaugurés, la ligne Toulouse-Bayonne est achevée mais ne passe pas par Bagnères qui reste seulement desservie par un embranchement depuis Tarbes. À Bagnères la frustration est grande et cette catastrophe est attribuée à « l'influence néfaste » d'Achille Fould sur l'Empereur. Effectivement leurs relations sont étroites, Achille Fould est Ministre d'État de 1852 à 1860, quand Le couple impérial arrive par le train à Tarbes en 1859, ses majestés descendent chez lui, il a une belle et grande maison avec vue sur les Pyrénées, Bagnères se perd dans les brumes au pied du paysage majestueux !

L'espoir renaît en 1878 :

Le 3 janvier 1878 M. Charles de Freycinet, Ministre des Travaux Publics adresse à Patrice de Mac Mahon, encore Président de la République, un rapport sur le réseau complémentaire du chemin de fer. Toutes les sous-préfectures doivent être reliées au réseau des chemins de fer ainsi qu'un maximum de chefs-lieux de canton, c'est le plan Freycinet : 207 lignes nouvelles, soit 17.000 km pour une somme avoisinant les 3,5 milliards de francs.

Bagnères se mobilise : Le 28 mars 1878, le Conseil Municipal, présidé par le maire Dominique Jean-Marie Cardeilhac, décide de « reprendre une demande déjà faite :

que la ligne de Toulouse à Bayonne soit ramenée au tracé textuellement indiqué par la loi ». Une argumentation pour la « rectification » est construite, une recherche de soutiens lancée.

Le 13 décembre le Conseil Municipal charge de mission l'Ingénieur civil des mines Célestin-Xavier Vaussenat, il doit rencontrer la commission parlementaire, le dossier est prêt le 24 décembre, une demande d'audience est obtenue auprès du ministre des travaux publics pour le 4 janvier. Vaussenat monte à Paris, il rencontre le député de l'arrondissement de Bagnères le baron Félix Hyppolite Larrey le 4 janvier à midi avant de voir le ministre le soir même, enfin le 7 janvier le dossier est exposé à M. le Directeur général des Chemins de fer, le 15 janvier C.-X. Vaussenat rentre à Bagnères et rend compte au maire, il n'a pu rencontrer la sous-commission n°5 qui avait déjà fini ses travaux depuis le 12 décembre.

Le baron Larrey intervient à la chambre le 1er avril 1879, le Journal Officiel du 2 en rend compte, il a demandé une « rectification » du tracé. C'est une grave erreur tactique, en effet le plan Freycinet n'a pas pour objet de réaliser des rectifications de lignes déjà concédées, mais de réaliser des lignes complémentaires. Le baron Larrey est obligé de renoncer à obtenir l'inscription de la ligne et se replie sur une demande directe au ministre. Un travail préparatoire avec la commission aurait pu éviter cette formulation malheureuse mais cela a été négligé, c'est ce qui sera reproché au député (Petite Gazette du 12 avril 1879).

[...]



Achille Fould.