

Une randonnée pour célébrer le centenaire de l'inauguration de la gare de Saint-Paul de Baïse



Une randonnée pour célébrer le centenaire de l'inauguration de la gare de Saint-Paul de Baïse

Samedi 1er juin, la mairie de St Paul de Baïse avait organisé une marche à l'occasion du Centenaire de l'inauguration de "La gare de la Compagnie du Midi » qui reliait St Paul de Baïse à Vic-Fezensac.

Le rendez-vous avait été fixé à 8 h 30 sur le parking de la gare pour un café d'accueil.



Puis les randonneurs sont partis pour une boucle de 10 km à travers les chemins ruraux sur les traces de l'ancienne voie ferrée.



A 12h, tous se sont retrouvés autour de l'apéritif offert par la municipalité avant de partager un repas tiré du sac.



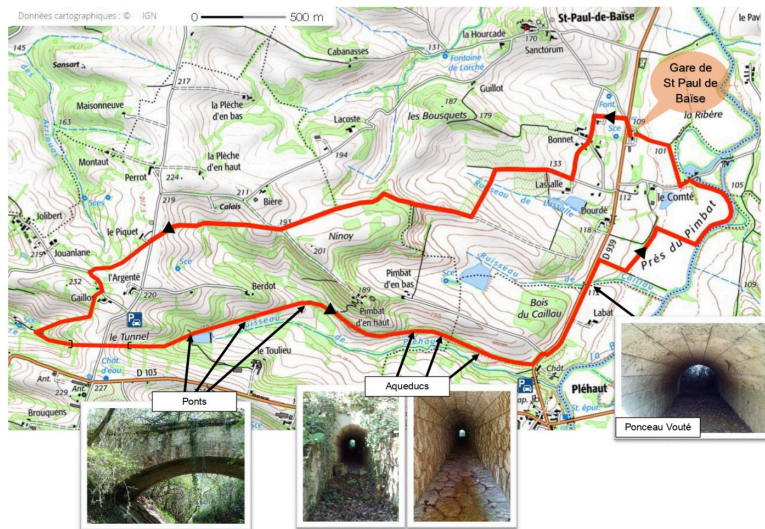
L'idée de cette randonnée est née au mois de décembre dernier quand le maire de Saint Paul, Philippe Andrieu, a demandé à Marc Labarta, passionné d'histoire locale, d'écrire un petit texte retraçant l'histoire de la gare en vue de l'installation de panneaux touristiques.

A l'occasion de la rédaction de cet historique, Marc Labarta s'est aperçu que le 1er juin 2024, on fêterait les 100 ans de la gare.

L'idée d'une randonnée commémorative a germé à ce moment-là, un projet validé par la mairie.

A partir du mois de janvier, Marc Labarta, Philippe Andrieu et leurs amis ont nettoyé l'ancienne voie ferrée encombrée par les ronces depuis l'entrée du tunnel de l'Argenté jusqu'à Pléhaut, environ 3,5 km de voies.

La voie était libre pour la randonnée !
<https://lejournaldugers.fr/article/76101-une-randonnee-pour-celebrer-le-centenaire-de-linauguration-de-la-gare-de-saint-paul-de-baise>



Une randonnée très agréable qui a permis à la centaine de participants de (re)découvrir le tunnel de l'Argenté mais aussi trois ponts et trois aqueducs en pierre de taille dont ils ont pu admirer la réalisation.



NB : les légendes des photos ci-dessous communiquées par Marc Labarta utilisent les termes employés à l'époque : PK 264 signifie point kilométrique exprimé en centaines de mètres par rapport au point de départ Eauze qui est donc le PK 0 .



Pont 1 PK 250



Pont 2 PK 253



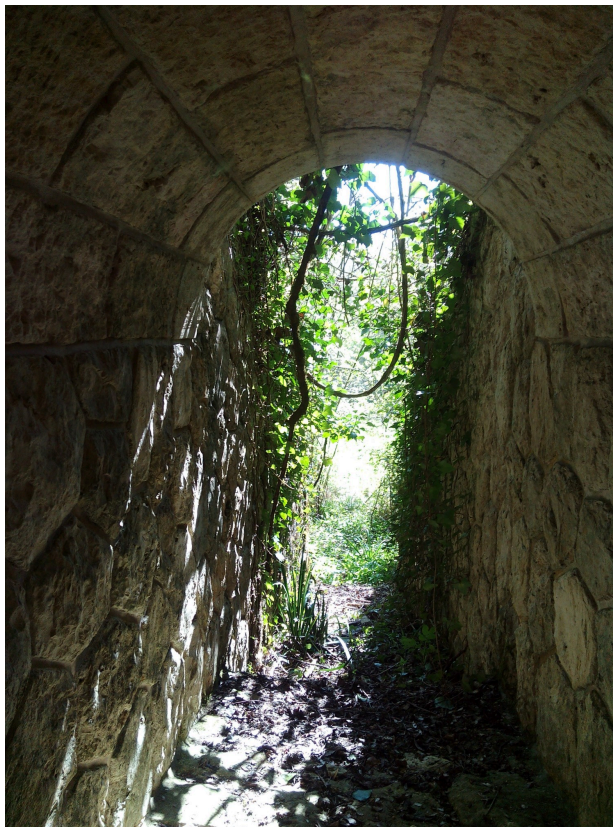
Pont 3 PK 257



Aqueduc 1 PK 264



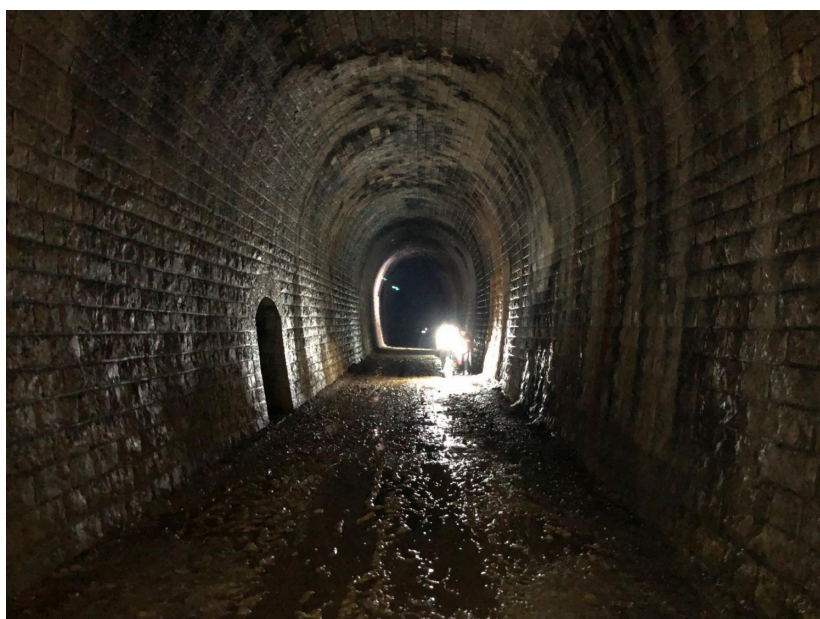
Aqueduc 2 PK 266



Aqueduc 3 PK 268



Ponceau voûté de 2 m PK 277 situé au nord de Pléhaut





Tunnel de l'Argenté situé à sa sortie Est au PK 245, soit à 24,5 km de la gare d'Eauze

Voici le texte rédigé par Marc Labarta présentant la gare.

LA GARE DE SAINT-PAUL-DE-BAÏSE

La « station » de Saint-Paul est située au milieu de la ligne d'Eauze à Auch longue de 56,8 km. Elle est ouverte au trafic passagers du 1er juin 1924 au 15 mai 1939 mais le trafic marchandises persiste jusqu'au 3 juin 1952.

Pourquoi une durée de vie aussi courte ?

Issue du plan Freycinet de 1879, la ligne est déclarée d'utilité publique en 1886 et concédée à la Compagnie du Midi. Elle n'est mise à l'étude qu'en 1896. Des tergiversations sur le tracé (choix des vallées) vont retarder le début des travaux qui ne commencent qu'au début du siècle suivant.

Un premier tronçon, de Castéra-Verduzan à Auch, est ouvert au printemps 1909.

Les travaux se poursuivent donc entre Eauze et Castéra, sur la partie qui doit desservir la station de Saint-Paul.

A l'ouest de notre gare, le long tunnel de l'Argenté (389 m) est construit de 1908 à 1911.



Les travaux de terrassement sont à peu près terminés dès le début de 1911 sauf sur le 1er lot, au départ d'Eauze. Les entrepreneurs rencontrent des difficultés dues à « l'insuffisance des carrières », ils arrêtent les travaux, résilient leur contrat avec l'Etat qui doit faire une nouvelle adjudication en 1912. Entre temps, le marché de la construction des 14 maisons de garde est adjugé le 3 juin 1911 à l'entrepreneur Sainte Marie de Vic-Fezensac.

Le marché des ouvrages métalliques (essentiellement les ponts et les barrières) n'est adjugé qu'en avril 1913.

Au début de la guerre, rien n'est terminé et les travaux sont interrompus.

<https://lejournaldugers.fr/article/76101-une-randonnee-pour-celebrer-le-centenaire-de-linauguration-de-la-gare-de-saint-paul-de-baise>

Les rails entre Castéra et Auch sont même réquisitionnés et démontés pour les besoins du front.

Ils ne seront reposés que quelque mois après l'armistice mais cette pénurie d'acier va causer un autre retard : le pont métallique de 36 m sur la Baïse, à 900 m au nord de la gare de Saint-Paul n'est installé qu'en novembre 1921.

A partir de ce moment-là, la ligne peut être remise à La Compagnie du Midi qui dispose de 18 mois pour poser le ballast, les rails et construire les gares.

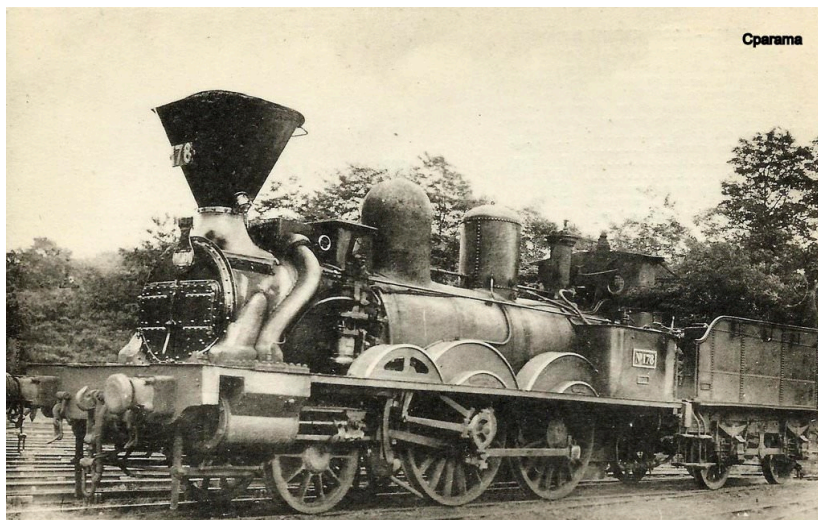
C'est ainsi que la ligne n'est ouverte que le dimanche 1^{er} juin 1924.

Trois trains assurent le trafic quotidien avec un train supplémentaire les jours de marché à Vic ou à Eauze. Ce sont des trains légers avec des wagons de première, deuxième et troisième classe.

Les jours de marché, c'est troisième classe pour tout le monde dans un train mixte, marchandise-voyageur !

Le temps de trajet programmé entre Vic et Auch est de 1 heure mais la réalité est plus près des 2 heures, c'est pourquoi le bus entre ces 2 villes qui avait été supprimé à l'ouverture de la ligne est rétabli dès le 23 juin. Cette faible vitesse commerciale s'explique par un grand nombre d'arrêts aux maisons de garde mais aussi par le matériel lui-même.

En 1909, entre Castéra et Auch, ce sont des locomotives mixtes de la série 149 à 180, type 120 qui assurent la traction. Elles ont déjà 55 ans d'existence et manquent de puissance.



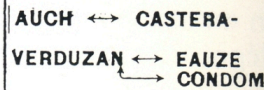
Lors de l'ouverture de la ligne depuis Eauze, elles sont remplacées par les machines de la série 801 à 1202, type 030. Agées de 35 à 55 ans, avec 650 CV, elles sont capables de gravir la forte pente de 2,5 % jusqu'au tunnel de l'Argenté en tractant 110 tonnes à 40 km/h.

D'autres machines ont été utilisées et notamment des machines allemandes ou américaines atteignant 1700CV.

Le 25 juin 1925, un nouveau tronçon est ouvert : entre Castéra et Condom. Il semble donc que le trafic ferroviaire se développe. En fait, il n'en est rien. C'est encore une fois les difficultés rencontrées du côté d'Eauze qui vont être à l'origine de la fermeture de la ligne. En effet, le tronçon Gabarret-Eauze, qui devait assurer les débouchés du trafic vers la région bordelaise, ne sera jamais terminé.

Ce qui aura pour conséquence un déficit trop important sur notre ligne et sa fermeture aux voyageurs en 1939, quelques mois après la création de la SNCF en 1938 et avant la nouvelle guerre.

ALLER		3242	3234	3244	5810	5814	3246	3236
		TL	TL	TL	MV	MV	TL	TL
		1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.
85	●AUCH	7 56	9 54				18 48	
107	ST-LARY	8 12	10 9				19 3	
107	JEGUN	8 23	10 24				19 14	
112	●CASTÉRA-VERDUZAN	8 38	10 31			D	19 21	
118	●ST-PAUL-DE-BAISE	8 48	10 50				13 49	19 33
125	VIC-FEZENSAC	9	11 5				14 18	19 46
129	LANNAPAX	9 12	11 19				14 47	19 59
134	NOULENS-RAMOUZENS	9 21	11 27				15 1	20 7
142	●EAUZE	9 33	11 40				15 19	20 19
112	●CASTÉRA-VERDUZAN		9 10		10 52			19 26
114	CASTÉRA-LES-BAINS (h.)		9 14		10 59			19 30
118	AYGUETINTE		9 21		11 17			19 32
126	VALENCE-SUR-BAISE		9 32		11 43			19 47
136	●CONDOM		9 45		12 5			20



RETOUR		3233	3241	3243	5811	5813	3245	3235
		TL	TL	TL	MV	MV	TL	TL
		1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.	1 ^{re} cl.
●CONDOM	dep.	7 58		14 23				18 28
VALENCE-SUR-BAISE		8 12		14 55				18 42
AYGUETINTE		8 22		15 18				18 53
●CASTÉRA-LES-BAINS (h.)	arr.	8 29		15 28				18 59
●CASTÉRA-VERDUZAN	arr.	8 33		15 34				19 3
●EAUZE	dep.	7 40	12 20				17 45	
NOULENS-RAMOUZENS		7 52	12 33				17 58	
LANNAPAX		8 1	12 42			B	18 7	
VIC-FEZENSAC		8 14	12 57		15 40	B	18 25	
ST-PAUL-DE-BAISE		8 26	13 10		16 4	B	18 38	
●CASTÉRA-VERDUZAN	arr.	8 35	13 27		16 18	B	18 48	
JEGUN	arr.	8 39	13 30		16 30	B	19 22	
ST-LARY	arr.	8 45	13 38		16 46	B	19 29	
3286		8 57	13 49		17 9	B	19 40	
●AUCH	arr.	9 13	14 5		17 34	B	19 56	

Indicateur Chaix — Mai 1936

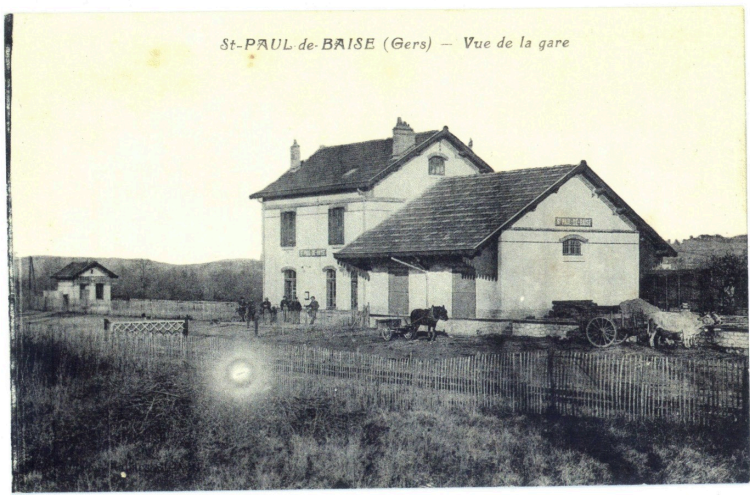
- B A lieu entre Vic-Fezensac et Castéra-Verduzan les Jours de marché à Vic-Fezensac (habituellement le vendredi) et entre Castéra-Verduzan et Auch, le 2^e et le dernier jeudi de chaque mois, jours de foire à Jégun.
- D A lieu entre Castéra-Verduzan et Vic-Fezensac les Jours de marché à Vic-Fezensac (habituellement le vendredi) et entre Castéra-Verduzan et Eauze les jours de marché à Eauze (habituellement le jeudi).

En 1941, ce sont d'abord les rails de la voie Condom-Castéra qui sont récupérés pour la construction de la transsaharienne « Méditerranée-Niger ». Puis notre ligne est déclassée en 1954 et défermée l'année suivante. Enfin, la municipalité de Saint-Paul achète la gare le 13 décembre 1960 pour la somme de 10 000 fr (nouveaux !).

Le bâtiment a été restauré à deux reprises, la dernière date de novembre 2013. Il abrite aujourd'hui une salle des Fêtes moderne et climatisée. Le bâtiment original a été respecté avec sa partie voyageurs au nord, celle des marchandises au sud et son quai de chargement.

La petite construction située plus au nord abritait la « lampisterie » et les « lieux d'aisance ».

Agrandie et restaurée, elle accueille aujourd'hui la Société de Chasse de Saint-Paul-de-Baïse.





Crédit photos : photos randonnée François Macé, photos ouvrages Marc Labarta