

Historique de la ligne de chemin de fer Rivesaltes Axat/ Quillan.

Le Train Touristique du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF) roule sur une portion de l'ancienne relation Midi, puis SNCF, entre Carcassonne, (dans l'Aude,) et Rivesaltes, dans les Pyrénées-Orientales. Elle a été ouverte en deux périodes : Rivesaltes - St Paul de Fenouillet le 14 juillet 1901, et Saint-Paul - Quillan le 22 mai 1904, au terme de travaux audacieux, il suffit de comptabiliser les ouvrages d'art rencontrés et les tunnels qui ponctuent le parcours ouvert à nos trains : les deux ponts de Cases-de-Pène, celui avant Estagel, avant et après St-Paul, de la Crémade dans la forêt audoise, avant les deux beaux viaducs dominant les villages de Lapradelle-Puilaurens (189 m sur la Boulzane) et celui de 192 m de Canals à Axat. 7 tunnels, percés entre 1898 et 1901, rafraîchissent notre chemin, en totalisant quelques 1749 m. Citons-les : Montadure - 509 m, Garrigue - 248 m, Canals - 342 m, galerie d'En Brosse -91 m avec ses 8 ouvertures, la Gamasse - 284 m et Bourrec - 275m, qui est précédé d'un élégant pont-cage, peu avant notre terminus, à l'ancienne gare de St Martin Lys.

De Rivesaltes, départ du Touristique à Axat, principal point de terminus, on aborde 7 gares sur 61 km, en plus ou moins bon état. Certaines ont gardé le cachet typique des gares de la Cie du Midi. Il s'agit des gares d'Espira-de-l'Agly, Cases-de-Pène, Estagel, Saint-Paul-de-Fenouillet, Caudiès-de-Fenouillèdes, Lapradelle-Puilaurens et Axat. Notre ligne flirte longtemps avec le fleuve Agly, au milieu des vignobles encadrés par des sommets rocheux, avant d'atteindre les vastes forêts qui bordent les deux départements voisins.

Dès les premières années d'exploitation, cette radiale fut sillonnée par des locomotives à vapeur, avant de céder le pas aux engins diesel SNCF. Le trafic voyageurs qui ne sera jamais important dans ces vallées, cessera dès le 18 avril 1939, peu après l'avènement de la SNCF.

Essentiellement vouée, par la suite, au trafic marchandises décomposé en divers produits locaux, de et pour la vigne, divers minéraux, et produits de la forêt; avec la disparition des dernières machines à vapeur, n'étant plus nécessaire d'aller jusqu'à Quillan pour retourner les nouveaux diesels, le tronçon Axat Quillan fut abandonné. Mais, en 1952 à la suite d'un éboulement très important dans la Pierre Lys la ligne fut ouverte pour desservir Axat depuis Quillan. Puis la neutralisation de celle-ci se produisit en septembre 1956. Dès lors, restée en l'état, elle fut déposée vers 1989-90 à l'annonce d'un projet de train touristique émanant d'une autre association.

Au cours des décennies, l'exploitation par la SNCF était assurée jusqu'au terminus de St-Martin-Lys, puis fut ramenée à Lapradelle, avant de se recentrer sur St-Paul. Un trafic, de nos jours, essentiellement lié aux expéditions de feldspath, très répandu dans les alentours. Le touristique évoluant lui, en dehors des rotations de FRET SNCF.

L'idée d'un CF touristique ayant pris son essor dès la fin 1992, ce sera finalement aux Journées du Patrimoine 2001, que le Picasso de l'Association accueillera ses premiers passagers, La passion a toujours animé les auteurs du projet, souhaitant faire revivre cette ligne aux nombreux atouts. Les voilà ravis de l'important essor qu'a pris cet ambitieux programme, et bien récompensés par la venue, chaque année plus nombreuse des visiteurs sur cet original touristique. Car à part quelques trains spéciaux, qui ont égrené son quotidien, c'est une ligne peu connue et qui mérite de l'être plus amplement, de par ses paysages changeants, des villes traversées, et surtout par les échappées imprenables sur des châteaux de l'ancienne frontière, improprement appelés "cathares", alors qu'on y hébergeait seulement ces opprimés jusqu'à leur ultime fuite après 1255. De nos jours, c'est un voyage tout en nuance, tout en découvertes, qui s'offre à vous, cela au moyen d'un matériel éclectique et original, et qui s'améliore aussi d'année en année.

Le matériel sur la ligne:

Ont circulé sur la ligne des 030 Midi, puis des 230 pour l'époque vapeur. Après la 2e guerre mondiale les diésels sont arrivés, 62000, 63000, 67000 et enfin de nos jours les 66000, pour les marchandises. Avant 1939 le service voyageur était assuré par des voitures Midi à portières latérales. Il n'y a jamais circulé sur cette ligne entre Rivesaltes et Axat, d'autorail. En 1939, le service voyageur est passé à la route et encore de nos jours il perdure sous cette forme.

J.C CHRISTOL

Membre fondateur.

Décédé en janvier 2010