



Des trains aux couleurs du « Midi »

FERROVIAIRE Jusqu'en 1934, Toulouse fut le centre d'un réseau bien particulier, la « Compagnie des Chemins de fer du Midi ». Un réseau modeste mais qui avait su tenir son rang en construisant d'audacieuses lignes pyrénéennes et en choisissant, avant les autres, l'électrification.

Ci-dessous, la nouvelle gare Matabiau, rebâtie entre 1903 et 1905.

Les blasons des villes desservies par la Compagnie décorent la façade.

À droite ① (sud Méditerranée) : Toulouse*, Lodève, Albi, Carcassonne, Béziers, Sète, Perpignan, Montpellier, Rodez, Castelnaudary, Narbonne, Mende et Foix. À gauche ② (nord Océan) : Bordeaux, Pau*, Agen*, Dax, Castres, Saint-Gaudens, Auch*, Mont-de-Marsan, Saint-Girons, Montauban, Bayonne et Tarbes. Bédarieux* et Castres* se retrouvèrent à gauche faute de place à droite.

* Représenté en haut de page.

C'ÉTAIT LA PLUS PETITE des compagnies ferroviaires, la seule qui n'avait pas de ligne vers la capitale ni de gare dans Paris. Elle avait de bien beaux « débarcadères » comme notre gare Matabiau, totalement reconstruite en 1905 ou la gare Saint-Jean à Bordeaux et sa magnifique verrière Eiffel, mais son réseau était modeste : une grande ligne de Bordeaux à Sète en passant par Toulouse, deux lignes vers l'Espagne par Perpignan et Bayonne plus quelques autres dans les Pyrénées et le Massif central. C'était une petite compagnie mais elle avait un bien joli nom : la Compagnie des Chemins de fer du Midi ou « Compagnie du Midi ». Et comme elle était modeste, loin de Paris et près de ses sous, elle eut parfois des idées en avance sur son temps, juste pour payer moins cher.

AINSI DE L'ÉLECTRIFICATION des voies et de la traction électrique. La Compagnie du Midi fut la première à faire ce choix, tout simplement parce qu'à la différence des autres compagnies, elle avait peu de gisements de charbon sur son territoire et beaucoup de montagnes où construire barrages et conduites forcées. Dès 1909, un vaste plan est décidé pour électrifier toutes les lignes pyrénéennes et l'on commence à construire ces imposantes centrales à toits d'ardoise qui vont fournir un courant bon marché aux lignes de la compagnie, mais bientôt aussi aux usines qui se créent à cette occasion et aux particuliers de la région. Des efforts bien mal récompensés : lorsque l'État décide un plan national d'électrification en 1920, le Paris-Orléans et le Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), (les deux compagnies traditionnellement hostiles au « Midi »),

obtiennent que ce soit en « courant continu à haute tension de 1500 volts », pas du tout l'« alternatif monophasé 12000 volts 16 2/3 Hz » déjà en usage sur la moitié des lignes de la compagnie. D'où une coûteuse reconversion qui n'améliorera pas les affaires dans des années 20 où l'État pousse aussi la compagnie à construire à grands frais la ligne du Somport (Pau-Canfranc) qui, ouverte en 1928, ne rapportera pas un sou.

À LA TÊTE DES TRAVAUX pendant toutes ces années, un ingénieur qui marquera son époque et sa compagnie : Jean-Raoul Paul. Ce Bordelais grand amateur de montagne est de tous les chantiers et célèbre pour son train « directorial », poussé par l'arrière, et dont la voiture-salon est spécialement équipée de fenêtres panoramiques à l'avant pour ne rien manquer du paysage. L'œil à





tout, Paul est connu pour son souci du détail : lors d'une visite au chantier de la ligne du Somport, il sort une branche d'olivier et déclare péremptoirement à l'un des ingénieurs : « *Veillez à la peinture des supports de caténaire pour obtenir la couleur exacte de ces feuilles d'olivier. J'y veillerai personnellement.* » Son dernier chantier, au début des années 30, sera la mise au point d'autorails assez particu-

liers, à moteur diesel et en aluminium, que l'on surnommait en son honneur les « paulines ».

DANS L'ÉQUIPE DE PAUL, un autre ingénieur exceptionnel, l'alsacien Albert Herdner qui élèvera la tradition maison de bricolage « hardi » au rang de grand art. Voulant résoudre le « problème de Montréjeau » (comment passer d'une section facile à une section à forte pente), il transforme une locomotive venue du Grand Duché de Bade en la fameuse « ten wheels » qui deviendra l'un des standards français et européens des locomotives à vapeur. Seul le PLM refusera obstinément de l'utiliser...

MAIS AU DÉBUT DES ANNÉES 30, la crise économique pousse à oublier les vieilles rancœurs : le Paris-Orléans négocie sa fusion opérationnelle avec la Compagnie du Midi, effective en 1934 et qui fait baisser les salaires des cheminots du « Midi », obligés de s'aligner sur ceux du « PO » avant la grande

fusion de 1937 au sein de la SNCF. Car, comme dans les autres sociétés fondées par les frères Pereire, les salariés de la compagnie avaient toujours été traités un peu mieux que la moyenne avec caisses de retraite et maladie. Le « Midi » s'était déjà fait remarquer dès sa création pour avoir, le premier, fait circuler des wagons de troisième classe « avec toit et vitres »... L'été 1936, les cheminots du « Midi » se font eux remarquer à Canfranc lors d'un incident avec les nationalistes espagnols et obligent la compagnie à fermer la ligne. Furieux, les frankistes font murer le tunnel du Somport. Lorsque la ligne rouvrira début 1940, il n'y aura plus de Compagnie des Chemins de fer du Midi.

À lire : « *Les Chemins de Fer du Midi* », Jean-Pierre Vergez-Larrouy, *La Régordane-La Vie du Rail*, 1995

Texte : Jean de Saint Blanquat
Illustrations : Jean-François Binet, Jean-François Péneau.

Le quartier Matabiau après la construction de la nouvelle gare vers 1920. À l'arrivée du chemin de fer, seuls le faubourg Matabiau et les allées Lafayette (Jean-Jaurès) étaient urbanisés. Cinquante ans plus tard, la gare est enserrée dans la ville. L'usine à gaz de la rue du Moulin-Bayard a laissé la place aux rues du Gaz ③, Bonrepos ④ et Denfert-Rochereau ⑤. Les tramways sont venus irriguer le quartier ⑥ et un pont a été construit sur l'écluse Bayard ⑦ pour faciliter l'accès à la gare. Les installations ont grandi avec un nouveau pont tournant ⑧ d'accès au dépôt ⑨.

STUDIO IFFÉREMENT